

Lincoln Secco

Geohistória do Sul da Europa

1870-1900

São Paulo

2010

Para Meus Pais

Paulo Milton Secco e Ozória Ferreira Secco

**ESTA TESE NÃO É DESTINADA À PUBLICAÇÃO
É UM EXERCÍCIO QUE FOI EXCLUSIVAMENTE DESTINADO À
OBTENÇÃO DE UM TÍTULO ACADÊMICO.**

Prefácio

1. O « Meio Natural »
2. Espaço Biológico
3. Espaço Técnico
4. As Rotas
5. O Comércio

Conclusão

Fontes

Ilustrações:

Desenho de Amundsen

Desenho de Gungunhana

Mapa da Península Ibérica (Géographie Universelle de Vidal de La Blache)

Mapa da Itália

Mapa do Egeu

Mapa do Mediterrâneo (Atlas Vidal de La Blache)

Mapa do Atlântico

Planta da Cidade de Ibo

Prefácio

Escrevo este trabalho em grande medida para meu próprio esclarecimento: entender as relações entre História e Geografia por meio de um objeto específico e, incidentalmente, as origens do fascismo. Fui aprovado no concurso com nota dez. Depois disso fez pequeninas modificações, mas não visei nunca a publicação do escrito que se segue. Mais do que uma investigação detalhada, esta tese é um ensaio geral de interpretação de uma modalidade singular de imperialismo em grande medida frustrado e não realizado, posto que situado fora do centro da "economia – mundo" europeia. Este foi o caso de todo o sul da Europa no fim do século XIX.

O objetivo inicial era integrar a análise da Espanha, Portugal, Itália e Grécia. Mas por razões de amplitude do objeto e dificuldade de obter fontes, a análise ficou circunscrita ao caso português e, em menor medida, italiano e espanhol.

A tese que se apresenta aqui é a de que, tal qual um fractal, o imperialismo reproduz de forma infinitesimal as polaridades e desigualdades inerentes ao sistema capitalista. Isto se verifica no espaço econômico. E a rede de trocas internacional não é plana, mas curva e plena de pontos em que distintas formas de exploração se reproduzem. Assim, países periféricos ou semi-periféricos podem ser tão exploradores quanto suas « metrópoles ». A própria tentativa de superação neles da condição neocolonial gera um nacionalismo que não chega, de fato, ao internacionalismo. Ele se detém nas margens de novas formas de exploração de áreas ainda mais periféricas. Isso de maneira nenhuma significa comparar o peso das sub explorações dos espaços subordinados com a verticalidade central da relação centro – periferia.

O Imperialismo implica a criação de várias camadas de periferia porque cada uma delas tem uma funcionalidade. Uma primeira camada pode servir como área de influência cultural, política e como mediadora de conflitos indesejáveis e transmissora de riquezas coloniais. Assim, a Europa Meridional serviu para ocupar e explorar regiões que aos países centrais eram por demais custosas ou cuja fixação e implementação de infra-estrutura mínima não

compensava o seu investimento. Além disso, os países centrais já estavam envolvidos simultaneamente em áreas mais vitais e numa corrida armamentista no interior do Velho Mundo.

Uma primeira periferia podia usar elementos históricos. A recente unificação italiana e o seu nacionalismo exigiam o colonialismo como afirmação do passado imperial romano, ainda que o país não estivesse aparelhado para a aventura colonialista. Portugal podia usar sua antiga presença nas margens dos territórios africanos como um “capital fixo histórico”, já instalado, poupando à Alemanha e Inglaterra uma batalha para decidir diretamente o controle do império lusitano. De certa forma, Portugal já estava na esfera de influência britânica. Entretanto, esta semi-periferia não podia ultrapassar determinados níveis de pretensões. Quando o fazia era prontamente atacada pelas grandes potências, como ocorreu com o ultimato britânico a Portugal e com a Guerra Hispano-Americana.

Uma segunda camada da periferia da época do imperialismo clássico estava sendo forjada na América Latina, onde vários países ainda viviam uma situação ambivalente entre as intervenções diretas dos Estados Unidos e a exploração indireta feita pela Grã Bretanha e, mais tarde, também pelos Estados Unidos.

Uma última (?) camada era representada pelas áreas tipicamente coloniais, agora principalmente na África e Ásia, meras fornecedoras de matérias primas e trabalho compulsório. A especificidade do sul europeu estava no espaço biológico e as incertezas epidêmicas que permitiam exercícios de autoritarismo; na sua extroversão geográfica às redes de comércio do mar interior e do oceano aberto, nas aventuras militares externas frustradas; enfim, num imperialismo tardio que só deixa como saída a ditadura fascista no interior e, se possível, a agressão militar no exterior.

Método

Aqui, não se pretendeu fazer uma história política, social, geográfica ou cultural aprofundada. Busquei esboçar uma totalidade. Evidentemente, que o posto de observação foi situado no espaço, esta primeira realidade histórica ou geohistórica, se preferirmos. E num espaço que é sempre econômico também. Olvidamos por vezes que o primeiro ponto a considerar é a organização corpórea dos indivíduos (o que, além da compleição física e evolução biológica, implica também sua alimentação, doenças, hábitos etc) e « as condições naturais, geológicas, oro-hidrográficas, climáticas (...) já encontradas pelos homens. Toda historiografia deve partir desses fundamentos naturais e de sua modificação pela ação dos homens no decorrer da história »¹.

Fundados estes pilares naturais, tentei expor as modificações técnicas introduzidas pela ação dos seres humanos, a constituição de espaços urbanos, de rotas marítimas e terrestres em áreas recém-colonizadas, o comércio (que Marx e Engels chamaram de « linguagem da vida real »)² e, por fim, o que os mesmos autores denominaram « intercâmbio espiritual » (as superestruturas ideológica e política).

Pretendi fazer um estudo sintético acerca das relações entre História Econômica e Geografia de que Portugal e as penínsulas do Mediterrâneo europeu são uma ilustração histórica. Em grande medida para meu próprio esclarecimento e não para publicação posterior.

Uma abordagem geohistórica não reside numa introdução geográfica a uma história política, como se fez por tanto tempo. Paul Vidal de La Blache já ultrapassara essa visão restrita com seu *Quadro da Geografia da França*. Por isso equivoca-se Daniel Roche ao dizer que “o Quadro de Vidal de La Blache só retêm os traços gerais e constantes; ele cristaliza o movimento, tanto o da natureza quanto o da história, na perspectiva de um estado atingido, e deixa na sombra uma

1 K. Marx e F. Engels, *Ideologia Alemã*. S. Paulo: Boitempo, 2007, p. 87.

2 Id. *Ibid.*, p. 93.

parte do dinamismo das relações estabelecidas entre sociedades rurais e meios naturais”³. Ora, o conceito de gênero de vida de Paul Vidal de La Blache só pode ser lido como o conjunto de técnicas de adaptação do homem ao meio. Tais técnicas mudam no espaço (regionalmente) e no tempo (evoluem)⁴. La Blache foi o geógrafo dos lugares, mas também dos movimentos e da circulação⁵.

Uma “geohistória” (no sentido aqui empregado) deveria se ocupar das grandes rupturas e continuidades na estrutura ecológica da terra, voltando os olhos para a reorganização espacial da produção primária⁶, para a destruição das características biogeográficas originais e para a globalização biológica. Mas isto ainda é insuficiente. A Geografia pode e deve inspirar a História a relevar no passado e no presente todo um espaço urbano composto pelas redes de comunicação e transporte em constante transformação desde as conquistas das planícies no mediterrâneo até a criação de redes de informação e transportes velozes no século XIX e além: *“A história torna-se geográfica porque transpõe para o passado o problema que a geografia humana encara no presente: as relações entre o meio físico-biológico e as sociedades humanas”* (M. Godinho)⁷.

O espaço adquiriu há muito, na Geografia, sua centralidade como ente dinâmico, dialético e, principalmente, como espaço produzido, humanizado. Uma total ”segunda natureza”, como se

3 Daniel Roche, História das coisas banais. Rio de Janeiro : Rocco, 2000, p.37. Isto não invalida a importância deste livro de Roche.

4 Ainda que as noções de progresso e de evolução sejam caras aos autores do século XIX (Karl Marx incluído), que outras noções igualmente suspeitas não estarão por trás de nós outros na aurora do século XXI?

5 É importante ressaltar que o tema da circulação pertence ao último período da produção de Vidal de La Blache, desenvolvido nos Princípios de Geografia Humana. Isso é o que atesta o editor, Emmanuel Demartonne. Cf. Larissa Lira. Geografia Braudeliana: A Concepção de Espaço de Fernand Braudel na Primeira Parte de O Mediterrâneo. São Paulo: Relatório de Iniciação Científica, Fapesp, 2006. Na 2ª parte a autora discute Fernand Braudel e Vidal de La Blache.

6 Immanuel Wallerstein, “La découverte de l’économie-monde”, Arquivos do Centro cultural Calouste Gulbenkian, Lisboa-Paris, 2005, p. 6.

7 Vitorino Godinho, Ensaios, III. Lisboa: Sá da Costa, 1971, p. 131.

passou a dizer no século XIX. É nessa perspectiva que essa investigação sumária prosseguirá. Não se pretende um quadro exaustivo, mas uma seleção dentro de um dado repertório.

Fontes

Comecei a escrever este trabalho no segundo semestre de 2004. A maior parte do texto foi adiantada durante um *soggiorno* com minha esposa Marianne Reisewitz entre cidades tão diferentes como Botucatu (SP), Lapa (PR), Torres (RS) e Jaraguá do Sul (SC) em janeiro de 2006. Depois, fiz um interregno para viagens de pesquisa a fim de escrever uma biografia política de Caio Prado Junior, refazendo suas rotas pelo Brasil de automóvel. Estimulado por amigos, retomei este texto em janeiro deste ano para torná-la, de fato, uma tese. Assim, incorporei dados de leituras que continuara a fazer esporadicamente no intervalo dos meus cursos, debates, reuniões administrativas pareceres, bancas, orientações etc.

A obra foi escrita sem apoio financeiro de agências de pesquisa ou de equipes de alunos de graduação ou de pesquisa em iniciação científica. Fiz toda a investigação sozinho.

Apesar disso, a USP garante que uma boa parte do tempo do docente seja dedicada à pesquisa. Por isso toda a documentação e bibliografia foram compulsadas por mim mesmo. Isso impediu um maior aprofundamento empírico de algumas questões. Todavia, devo registrar que boa parte da documentação se referia aos livros de época, especialmente de Geografia, anuários, dicionários do século XIX e relatos de viajantes que passaram pela Península Ibérica ou África. Neste caso, visitas às bibliotecas da Faculdade de Direito e da Faculdade de Economia da USP foram de grande valia. Também o fato de eu possuir muitas das obras consultadas facilitou-me a tarefa. Especialmente os Dicionários, tratados e outras obras oitocentistas que fui adquirindo nos sebos paulistas ao longo de muitos anos.

Toda a coleção de boletins de sociedades de Geografia do século XIX descansa descuidada na seção de periódicos da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: boletins da Bélgica, Itália, Espanha, Alemanha, França e, naturalmente, Portugal. Isto ajudou muito. Tais boletins, dotados de relatos de viagens, descrições de contatos com povos africanos, dados econômicos, narrativas militares, mapas de cidades e de territórios pouco conhecidos etc, são mananciais inesgotáveis para trabalhos de historiadores, geógrafos e antropólogos, embora precisem ser bastante filtrados para adivinharmos nas entrelinhas de certos relatos colonialistas, um pouco da reação e da resistência africanas.

A fonte principalmente aqui utilizada limitaria bastante um trabalho que quisesse tratar da visão africana do mesmo processo, o que não pretendi. Esta não é uma história da África, dos « africanos » ou da visão dos vencidos.

A pretensão aqui foi reconstituir a totalidade do processo através da formação de um espaço. Para a finalidade deste estudo (a reconstituição de um imperialismo tardio a partir dos espaços e das rotas comerciais) os boletins foram mais do que suficientes, embora eu não tenha retirado deles senão uma ínfima parcela de informações. Poderia ter continuado indefinidamente. Alguns dados inexistentes nos boletins foram colhidos em viagens que havia feito a Portugal por ocasião de uma pesquisa anterior sobre o fim do terceiro Império Colonial Português. Agora, neste trabalho, eu me volto para o estudo da formação deste mesmo império, ao lado dos casos espanhol e italiano. A partir de novas leituras de geógrafos e historiadores clássicos.

Agradecimentos

Revi Portugal e Espanha durante esta pesquisa, embora não tenha feito nenhuma visita a arquivos no curtíssimo período em que estive em Lisboa no fim de 2004 a convite da Associação 25 de Abril, onde fui muito bem recebido pelos “capitães de abril”. Outras

instituições me deram apoio: os companheiros do Centro 25 de Abril de São Paulo, Instituto Astrojildo Pereira e os do Núcleo de Estudos de *O Capital*.

À minha Marianne agradeço pelas aulas práticas sobre a longitude. Aos meus irmãos Paulo e Paulete pelo apoio. Ao camarada Ciro Seiji Yoshiyasse pela sua ilustração. Ao Professor Camarada do Instituto Federal de São Paulo, Dr. José Rodrigues Mao Jr., pela leitura. À Professora e amiga da Escola de Comunicações e Artes da USP, Dra. Marisa Midori Deaecto, pela leitura e, especialmente, pela rara primeira edição de *La Mediterrannée*. Ao historiador Jockey Vieira de Sousa pela editoração. À historiadora Nadia Saito pela arrumação de meus documentos. Aos meus alunos de graduação em História e Geografia que são verdadeiros interlocutores em sala de aula. Ao Dr. Osvaldo Coggiola pelas discussões bibliográficas sobre o imperialismo. Ao Dr. Wilson do Nascimento Barbosa e ao Dr. Marcos Silva pelo apoio *sin más*. À minha mãe pelos *gnocchi*.

Abreviaturas

BSGL - Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.

BSGI - Bolletino della Società Geográfica Italiana.

SRBG - Société Royale Belge de Géographie. Bulletin.

Capítulo I

O « Meio Natural »

“Songez à l’histoire géographique que nous avons essayé de promouvoir et de baptiser géohistoire”.

(Fernand Braudel)⁸

Além ou aquém Pirineus estende-se outra Europa, mediterrânica, formada principalmente por Portugal, Espanha, Itália, Grécia, Croácia, Sérvia, Bósnia-Herzegovina, Eslovênia, Albânia, Turquia europeia e algumas pequenas nações.

Se todas elas compartilham uma unidade física, alimentar e humana, também constituíram identidades históricas favorecidas ou não pelos espaços. Portugal e Espanha, de um lado e de outro Itália e Grécia (países que forjaram impérios, colônias e suas próprias fronteiras nacionais no século XIX), vivenciaram espaços históricos dominados por povos, correntes civilizacionais e elementos geográficos que convidavam mais à dispersão do que à unidade no sul europeu.

Fernand Braudel notou, no que tange ao Mediterrâneo, o quanto o relevo diferenciava a recepção das línguas, religiões e do próprio capitalismo. Este sentia-se bem nas planícies, mas não nas montanhas. Embora o Velho Mundo seja dominado por planícies, o sul apresenta cordilheiras de espantosa dimensão. Na Península Ibérica, Itálica ou Balcânica as cadeias montanhosas desviam o curso dos acontecimentos. Cordilheiras como os Alpes; os Apeninos (a espinha dorsal da Itália); os Pirineus e a cadeia Bética, conformando a Espanha ao norte e ao sul, respectivamente; os Cárpatos; o Cáucaso...

Por isso, uma mesma realidade montanhosa determina gêneros de vida semelhantes em países tão distantes quanto a Bósnia, a Grécia ou a Espanha. Mesmo no Atlântico, em Portugal, a Serra da Estrela (os montes herminios dos antigos) é o mesmo reino do leite e do queijo⁹, entre terrenos rochosos que circundam as cidades da Guarda e de Castelo Branco. O curso sinuoso da

⁸ Fernand Braudel, “La Géographie face aux sciences humaines”, *Annales*, N. 4, outubro - dezembro de 1951, p. 487.

linha férrea atravessa a região onde se situam Seia, Manteigas, Gouveia, Cerolico da Beira e Covilhã.

A montanha é o espaço humano da pobreza e do arcaísmo. Mundo isolado das civilizações. O islamismo se retrai diante dos bérberes das montanhas e dos curdos da Ásia. Tão interessantes são para nós outros as repercussões políticas e religiosas daquela diáde montanha-planície e do fenômeno a ela vinculado, a transumância. Veja-se o caso de uma aldeia Bósnia (Dedijer) que praticava o islamismo no inverno (sob o controle turco) e o cristianismo no verão (na montanha). A islamização completa só seria possível com o fim da transumância¹⁰.

Estes *gêneros de vida* inerentes à montanha e à planície apresentam uma notável permanência: os camponeses *abruzzos* incomodavam tanto os habitantes da Campânia e da Apúlia na Antigüidade¹¹, quanto o faziam os montanhese ibéricos de várias regiões no século XVI. De modo que os montanhese são muitas vezes os fora da lei. Ao descerem, dizia Braudel, os camponese fechavam as janelas. No Marrocos, *Bled el Makhzen* (literalmente “a terra do governo”) servia para designar a zona dos centros urbanos da planície e que reconheciam um governo central. A palavra *makhzen* (do árabe *khazana*) implicava a idéia de armazenar ou entesourar. Desta palavra *makhzen* procedem a francesa *magasin*, a alemã *Magazin* e a espanhola *almacén* (e a portuguesa *armazém*). As sociedades montanhese eram designadas como *Bled es Siba* (literalmente a “terra da insolência”), o que traduzia sua independência diante de governos centralizadores¹².

Essas ilações não deixam de ter importância para as histórias regionais (depois, “nacionais”). Como a Itália, tardiamente unificada e com dificuldades de encontrar uma real unidade entre o norte e o *mezzogiorno*. Veja-se a Sardenha, exposta num mar Tirreno excessivamente aberto

⁹Hermes era inicialmente o deus dos pastores! Mais tarde dos viajantes, do comércio etc.

¹⁰ Blache, Jules. *L’homme et la montagne*. Paris: Gallimard, 1933, p. 23.

¹¹ Fernand Braudel, *Les mémoires de la Méditerranée*. Paris: Editions de Fallois, 1998, p. 24.

¹² Cf. Francisco Benet, “Mercados explosivos: las terras altas bérberes”. In: Karl Polanyi ; Conrad Arensberg; Harry Pearson, *Comércio y Mercado en los imperios antiguos*. Barcelona: Labor, 1976, p. 239

que não foi dominado por ninguém depois de Roma. Enquanto isso o Mar Adriático é favorável à hegemonia de Veneza. Ela é oriental! Olvida-se, comumente, que o sul da Itália é na verdade um sudeste, devido à inclinação do eixo longitudinal da Península. Otranto, a localidade mais a leste, acha-se no mesmo meridiano de Budapest e de Danzig e mais a oriente que Berlim ou mesmo que Stocolmo¹³. Ao lado da divisão geográfica entre o setentrião e o mezzogiorno, há outras duas Itálias diferentes: a do oeste e a do leste, como notou Braudel. Itália tirrênica, ocidental, do poente. Itália adriática, levantina, oriental. O Mar Jônico separa o Mediterrâneo em duas zonas de história. Entre Maomé e Carlos Magno, como diria Pirenne.

A individualidade lusitana no espaço peninsular foi acentuada por alguns em termos de relevo¹⁴ ou da articulação fluvial¹⁵ ou por um conjunto de fatores¹⁶. No caso minhoto a geografia física não individualiza Portugal e sim regiões ibéricas, da mesma forma que a demografia, consoante ver-se-á, situa Portugal numa mesma realidade de periferias ibéricas densamente povoadas.

Sieger estabeleceu fronteiras naturais (como os Pirineus), fronteiras tomadas à natureza (por exemplo, o Rio Guadiana entre Portugal e Espanha, como veremos) e fronteiras orgânicas (historicamente acordadas)¹⁷. Classificação insuficiente, é certo. Albert Demangeon teve a oportunidade de perceber que “*La séparation du Portugal par rapport à L’Espagne ne s’explique-t-elle pas en partie du côté de L’Ouest par son orientation océanique, du côté de l’Est par les reliefs accidentés et les gorges sauvages qui l’isolent de l’Espagne?*”¹⁸. Mas é necessário concordar com Fernand Braudel para se observar que esta “defesa natural” do Levante não existiria sem a vontade política:

13 Ernesto Galli Della Loggia, *L’Identità Italiana*. Bologna : Il Mulino, 1998, p. 12.

14 Jaime Cortesão, “O problema das relações entre a geografia e a autonomia política de Portugal”, *Seara Nova*, N. 200, 13 de fevereiro de 1930.

15 L. Gescher, *Espagne dans le Monde*. Paris: Payot, 1937, p.44.

16 H. Lautensach, “A individualidade geográfica de Portugal no conjunto da Península Ibérica”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa (BSGL)*.

17 Norbert Krebs, *Geografia Humana*. Barcelona: Labor, 2 ed, 1943, p. 80.

18 Albert Demangeon, *Problèmes de Géographie humaine*. Paris: Armand Colin, 1952, p. 27.

*“Le Portugal, face à l’Est, est sans doute défendu par la nature. Du plateau castillan au bas pays qu’arrosent les eaux portugaises, courent les routes difficiles, peu praticables, barrées par de solides fortifications. Mais cette frontière ne vaut que si elle est soutenue par un pays décidé à se défendre”*¹⁹.

Com fronteiras terrestres estáveis desde o século XIII, Portugal voltou-se para uma fronteira líquida, móvel: o Oceano. Móvel não por uma dádiva da natureza, mas porque os portugueses souberam imprimir-lhe movimento. O fim do Império Colonial, assinalado pela Revolução de 1974, transformou profundamente essa geohistória, porque com a entrada posterior na Comunidade Económica Europeia, Portugal tornou móveis suas fronteiras terrestres, continentalizando seu intercâmbio comercial através da Espanha. Enquanto isso, no fim do Império Colonial a fronteira líquida encolheu e perdeu a mobilidade²⁰. Curiosa inversão de valor estrutural para um país que sempre ocupou posição de charneira, assistindo o impetuoso deslocamento do eixo económico do Meio Dia Europeu e Mediterrânico para o Mar do Norte num século XVI que acendeu e apagou a efêmera grandeza lusitana.

O império que se forjou a partir de 1415 sobrevivia na mística e nas rebaixadas realidades críticas da África supostamente portuguesa dos anos 1961-1975 (Guerra Colonial). De novo o país ocupava uma posição de charneira, de entrecruzamento de forças políticas e económicas transnacionais, de processos de destruição de um continente (África ao sul do Saara e ao norte do Kalahari) e de reconstrução de um outro (Europa). Essa dúbia postura garantiu um raro pluralismo cultural e económico. Assim, o país esteve ligado à economia-mundo mediterrânica tanto sob a hegemonia do Tirreno (Barcelona, Gênova) quanto do Adriático (Veneza). Tanto sob a hegemonia do Mar do Norte (Antuérpia, Amsterdã), quanto das ilhas britânicas.

Situação que a geografia explica, é verdade, pois Portugal é atlântico por sua posição e mediterrânico por sua “natureza”²¹. Culturas mediterrânicas se instalaram no Norte trasmontano, por exemplo (região planáltica, integrante da meseta ibérica). Com a rudeza de seus invernos e a

19 Fernand Braudel. *La Méditerranée*. Paris: Armand Colin, 1949, p. 1026. Primeira edição.

20 Jorge Gaspar, *Le Portugal: territoires en mutation*. Universidade de Lisboa - Centro de Estudos Geográficos, mimeo, 2003.

secura de sua boa estação. No vale do Douro e de seus afluentes uma mesma paisagem e o vinho estão presentes. Na mesma latitude, porém, o Minho oceânico bebe um vinho verde, come manteiga, planta pinheiros e milho²². E, apesar das fronteiras, o Minho e a Galiza não deixam de compor uma mesma região. A persistência de características mediterrânicas vê-se também na flora até o limite formado pelo rio Mondego²³.

Não só a Pedologia, a Geologia e a Climatologia concorrerem para asseverar um Portugal Mediterrânico, mas também a Economia. Naves lusas e estrangeiras aproveitaram historicamente este mar calmo, de litoral entrecortado, pleno de reentrâncias, golfos, enseadas e baías que solicitaram sempre a navegação de cabotagem.

Olhemos a situação da capital do país em 1820, a qual demonstra a tendência ainda mediterrânica de parte do comércio lusitano. Entre os navios entrados no Porto de Lisboa naquele ano os ingleses abundam, evidentemente, à frente mesmo dos navios nacionais, mas em seguida vêm os espanhóis e franceses²⁴. Além disso, Itália e Espanha eram os maiores parceiros comerciais de Portugal depois da Inglaterra. Em quarto lugar: Hamburgo, o porto alemão.

Hidrografia

21 Albert Silbert. *Le Portugal méditerranéen à la fin de l'ancien Régime*. 2 ed. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1978, volume I, p.80.

22 Id. *Ibid.*, p. 81.

23 P. Vidal de la Blache e Lucien Gallois, *Géographie universelle. Méditerranée. Péninsules méditerranéennes. Généralités* par M. Sorre e J. Sion. *Espagne et Portugal*, par Max Sorre. Paris: Armand Colin, 1934, p. 211. Sorre foi discípulo de La Blache. O geógrafo português Orlando Ribeiro apontou em sua obra deficiências na elaboração da parte da Geografia Universal dedicada à Península Ibérica, parte esta que deveria ter sido feita pelo próprio Vidal de La Blache. Morto este, a tarefa coube a Jules Sion que também não a pôde cumprir. Coube a Sorre fazê-la mas com muitos equívocos. Além disso, sua concepção de geografia humana não superou a de La Blache. Orlando Ribeiro. *Ensaio de geografia humana e regional*. Lisboa: Sá da Costa, 1970, V. I, pp. 367-373. Ainda assim, Sorre impactou a geração de Braudel pela erudição e elegância que se encontram em sua obra.

24 Fernando Piteira dos Santos, *Geografia e economia da Revolução de 1820*. Lisboa: Europa-América, s/d, p.117.

Os Rios abrem vales e recortam planícies que, nas palavras de Braudel, são a “alegria de viver”. Nelas, as cidades e seus governos precisam domar seus campos, seus rios, as lezírias (planícies encharcadas). As obras públicas (canais, drenagem de pântanos, desvios de cursos de rios) só são feitas por governos que arrecadam e centralizam recursos na planície (Lombardia, 1138, por exemplo, com seus diques e canais feitos pelos beneditinos). Como Milão, com seus canais dando vida aos Rios Adda e Tessino, permitindo trazer madeira de longe. Como na Espanha, quando os homens dominam o vale do Ebro tardiamente ou o pântano Pontino (Itália) só domado pelas obras públicas impulsionadas por um ditador: Mussolini.

Por isso as planícies, são também o feudo dos ricos²⁵.

Portugal, por sua vez, é um conjunto de planícies vastas no Alentejo. A disposição dos rios portugueses faz a faixa ocidental da península parecer um anfiteatro, voltado para o Oceano Atlântico. Assim, os rios correm do nordeste para sudoeste (acima do Tejo), como o Vouga e o Mondego, e de sudeste para noroeste, abaixo, como o Sado e o Mira. Formam um leque²⁶. Deduz-se daí um caráter atlântico de Portugal, convidando perenemente ao uso dos rios como rotas de ligação com o oceano.

No Portugal oitocentista, as rotas fluviais não eram as melhores. Precisamente em função de depósitos aluvionais e falta de grande comércio interior. A formação dessas vias de comunicação tinha por escopo tornar o espaço geográfico menos “viscoso” para o capital e superar a orografia. Mas uma vez estabelecidas, as vias de comunicação transformam-se também em problemas sócio-espaciais quando os rios abertos à navegação tornam-se assoreados ou as estradas precárias e descuidadas. Os rios portugueses mais importantes nascem em Espanha. Acompanhemos as descrições do famoso Adriano Balbi na metade do século XIX (baseadas também em Malte-Brun e Brué)²⁷. O Rio Minho do século XIX nasce em terras

25 Há as exceções: as estepes aragonesas são historicamente pobres. Braudel, F. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin, 1949.

26 Jaime Cortesão. “O problema das relações entre a geografia e a autonomia política de Portugal”, *Seara Nova*, N. 200, 13 de fevereiro de 1930.

27 Muitos dos trabalhos de geógrafos como o dinamarquês Conrad Malte-Brun (1775- 1826), entretanto, não contavam ainda com os avanços da Geologia (por

espanholas, serve de fronteira com a Galiza, apresenta curso de 60 léguas, sendo somente navegável em seis léguas por pequenas embarcações.

Aqui cabe um parêntese: as aluviões obstruíram o Minho ao longo dos tempos. Ele era navegável até Tui na Idade Média e até Valença no quinhentismo²⁸. O Rio Ancore não tinha grande importância e o Rio Lima, de montante espanhola, e que desemboca no Atlântico abaixo de Viana, só admitia pequenas embarcações. Ainda na primeira metade do século XX era dotado de uma vegetação excessiva e “debruado de pomares”²⁹. Outrora fora um dos portos de maior importância comercial. Ainda em Viana tem sua foz o Rio Neiva. Em Trás-os-Montes nasce o Cavado que tem na província do Minho um Porto insignificante (Esposenda). O Rio Ave entra no Mar perto da Vila do Conde tendo ali um “sofrível porto”. Sem grande magnitude há o Rio Leça e bem mais abaixo os rios Liz, Alcobaça, Arnoya, Odemira (só navegável para pequenos iates), Quarteira, Val-Formoso, Sequa (estes últimos já no Reino do Algarve). O Guadiana serve de fronteira e forma dois portos pequeninos e interiores em Alcoitim e Mertola. Neste extremo sul se individualiza um pouco o Rio Portimão que é navegável desde Silves até Vila Nova de Portimão.

O Douro, de grande extensão, tem curso oprimido por montanhas e rochedos, mas sua navegação foi melhorada com muitas despesas da Companhia de Vinhos do Alto Douro. O Mondego desce da Serra da Estrela em belíssimo curso ainda no início do século XXI. Em meados do XIX ele era navegável até a foz do Rio Dão para barcos sem quilha³⁰. O Vouga nasce nas Montanhas da Beira e se une ao Ovar, formando em Aveiro um porto. Consumiu muitos recursos financeiros no século XIX e sem frutos consideráveis. O Sado é navegável e exemplo, o conceito de erosão). Cf. Henry Chamussy. *Le temps des Géographies Universelles*, mimeo, s/d.

28 Uma história dos rios portugueses ainda está por ser feita, embora encontremos umas poucas páginas excepcionais na obra de Antonio Sergio, apesar de alguns erros encontrados em outras partes dessa mesma obra e criticados asperamente por Orlando Ribeiro.

29 R. Proença, *As estradas de Portugal*. Porto: Lello & Irmão, p. 30.

30 Segundo o dicionário Houaiss: “Peça da estrutura da embarcação, disposta longitudinalmente na parte mais inferior e à qual se prendem todas as grandes peças verticais da ossada que estruturam o casco”.

desemboca num estuário. Somente o Douro, o Tejo e seus afluentes importantes (Nabão e Zêzere) formam um sistema hidrográfico e comercial notável³¹. O Mondego e o Zêzere são peculiares. Ambos nascem na Serra da Estrela e ameaçam seguir para nordeste. De repente, ambos se inclinam e perfazem uma curva, na forma de ferradura. Mas, ali, eles se afastam. O Mondego faz sua viragem à esquerda. E parte para o Oeste em demanda de Coimbra e da Figueira da Foz. O Zêzere desce na direção Sul, para o centro do país, perto de Tomar, cidade por sua vez atravessada pelo rio Nabão e vigiada do alto pelo Castelo dos Templários.

Já o Tejo é simplesmente o segundo rio mais navegável da Península Ibérica (depois do Guadalquivir) e o primeiro em extensão. Todavia, em 1842 o Príncipe Lichnowsky achava uma “pena ver este rio largo e majestoso, quase inteiramente desproveitado”. Os barcos de vapor só iam até Vila Nova da Rainha; barcos a vela chegavam somente a Santarém e somente pequenas canoas ousavam descer de Abrantes pelo rio adentro. O príncipe revelava o sonho de, sem muitas obras hidráulicas, fazer o rio navegável até Alcântara (Espanha) já que, além disso, seria utopia, pois havia o curso irregular, os bancos de areia e as passagens difíceis entre as Lezírias, almonarifado da Malveira e Ponta de Ervoa³².

Clima

Os artifices do clima mediterrânico são o Atlântico e o Saara. Aquele, dá as chuvas, as nuvens, a bruma *gris* dos meses inverniais. Este dá a *secura*, a luminosidade. Do equinócio de setembro (outono) ao equinócio de março (primavera) prevalecem as influências atlânticas. Provocam as chuvas, agitam o mar acima de Toledo. Chove nos confins da Argélia. Chove nas montanhas da Arábia Ocidental. O anti-deserto não é portanto o Mediterrâneo, mas o Atlântico³³.

31 Adriano Balbi, Tratado de Geographia Universal. Paris: J-P. Aillaud, Moulon e c^a, 1858, p.74.

32 Felix Lichnowsky, Portugal. Recordações do ano de 1842. Lisboa: Edições Ática, s/d., p. 125.

33 Seguimos aqui a descrição de : Fernand Braudel La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Op. Cit.

Com o solstício de verão cessam as chuvas de inverno e o deserto exerce sua influência com o ar cálido que sopra de sul a norte. O mar acalma-se. Lembremos do *scirocco* (siroco): “vento muito seco e quente que sopra do Saara para a Argélia, deixando que as baixas pressões reinem sobre o Mediterrâneo”, numa majestosa definição de dicionário³⁴. *Scirocco* que em pleno século XX incomoda o espírito do personagem de Thomas Mann em *Morte em Veneza!* Entretanto, a verdadeira zona climática mediterrânica é estreita. Duas faixas litorâneas que comprimem um espaço de 200 Km de largura. O clima, porém, é mais que os ventos, a temperatura, a pressão, as chuvas, as estações. É o solo. E os homens. Os ritmos de vida. O cotidiano infinitamente repetido.

No Portugal, de posição atlântica e situação mediterrânica são amenas as temperaturas. Elas aumentam um pouco das plagas setentrionais para o meio-dia, com uma precipitação que diminui no mesmo sentido e do Poente para o Levante. No norte português verifica-se uma forte altimetria e abundante pluviosidade. Ainda assim, pequena.

Povoamento à Escala Peninsular

Este Portugal imerso em ritmos europeus, mas com sua velocidade própria possui uma distribuição de população que precisa ser considerada. Afinal, não se pode falar de economias e espaços sem as gentes, pois, como dizia um especialista em crescimento econômico, é o povo quem gera todo crescimento³⁵. As gentes portuguesas do oitocentismo ainda se distribuíam desigualmente. O recenseamento de 1801 dava ao país 3.011.930 almas³⁶. O de 1828 dava 3.068.000. São 3.700.000 em 1861. Distribuição: As Beiras com 945.000, Entre Douro e Minho com 781.000 e a Estremadura com 683.000 eram as regiões mais populosas. As colônias apresentavam os incompletos dados de 672.610 na África e 545.000 na Ásia. O Alentejo

34 Petit Larousse. Paris, 1972, p. 862.

35 Simon Kuznets, Crescimento econômico moderno. São Paulo: Nova Cultural, 1986, p. 27.

36 Ou 2.931.930 de acordo com: Serrão, Joel. Do sebastianismo ao socialismo. Lisboa, ed. Horizonte, 1983, p. 134.

persistia com baixa densidade demográfica, distribuindo 314.000 almas sobre a maior parcela do território lusitano. No final do século (1900), Portugal ainda tinha apenas 5.016.267 habitantes.

Decerto, parte expressiva da população encontra-se nas cidades. Lisboa tinha 210 mil almas em 1820 e saltou a 227.674 em 1878. Na época de sua revolução (1820), o Porto tinha 50 mil habitantes. Como observou uma estudiosa da história urbana, “no limite uma cidade se caracteriza antes por suas funções em um determinado conjunto do que por seu tamanho”³⁷. Outrossim, além do tamanho desproporcional no país, Lisboa e Porto ocupavam lugar desproporcional também no consumo da nação. De 1847 a 1891 o setor mais dinâmico da economia portuguesa foi a agricultura, beneficiada pelo mercado externo³⁸.

Aquelas duas cidades concentravam 11% da população, mas absorviam cerca de 50% da produção comercializada do país³⁹. As duas cidades aquém do Tejo. Assim, se em 1900 a densidade populacional é 250 habitantes por Km² no Porto, era de apenas 14 em Beja, no Alentejo. A Itália possui 18 milhões de habitantes em 1800 e 33 em 1901. A densidade média era 100 habitantes por Km². As multidões concentravam-se na planície do Pó e nos vales toscanos. A população alcançava 26.328.000 habitantes em 1861. Napoli, no sul, continuava sendo uma grande cidade com 420 mil habitantes em 1853-54. Acima de Roma (160 mil) e Milão (190 mil)⁴⁰.

É certo que as desigualdades demográficas também acompanham uma determinação da própria história. Na Grécia, as 220 Ilhas Cíclades viveram em paz por séculos sob domínio veneziano. Posteriormente, os turcos não fizeram questão de se fixar plenamente naquelas ilhas já

37 Marisa Midori Deaecto, “Fernand Braudel e o Estudo das Cidades: suas Rotas e Hierarquias nas Origens do Capitalismo Moderno”. *História Revista*. Goiânia, V. 13, N. 1, jan. jun. 2008, pp.71-92.

38 Miriam Halpern Pereira, *Política e economia. Portugal nos séculos XIX e XX*, p. 19.

39 Id. *ibid.*, p. 80.

40 A taxa de crescimento populacional europeia por decênio atingiu seu índice mais elevado na segunda metade do século XIX. No período 1750-1800 ela foi de 5,9%; passou a 7,4% (1800-1850); atingindo 9,1% (1850-1900).

congestionadas de católicos de origem provençal. Em 1838 a densidade demográfica era de 39 hab/Km² contra 9,6 na Ática (onde se situa Atenas) e na Beócia. A ilha de Siros (Syra) recebeu depois de 1822 numerosos negociantes gregos que escaparam dos massacres de Chio (retratados por Delacroix) e atingiu uma densidade demográfica de 132 hab/Km², mas ela perdeu mais tarde seu protagonismo comercial para o Porto do Pireu⁴¹.

O norte português, na verdade, acompanha as regiões espanholas mais povoadas: uma mesma periferia setentrional e oriental (mediterrânica) recebe seus influxos do Oceano ou do Mar Interior. A Espanha contava em 1800 com uma população superior à Grã Bretanha. Nos meados do século XX, as altas densidades estavam nas periferias, enquanto as baixas na meseta (23,2% da superfície e 16,2% da população em 1940). Em fins do século XVI a Meseta estava com 29,4%. Viu-se um aumento do litoral em relação ao interior. Note-se em Portugal um comportamento periférico que o situa numa mesma geohistória comum às outras periferias geográficas da Península. Uma “estrutura à escala peninsular”, no dizer de Godinho⁴².

Se fizéssemos uma sobreposição cartográfica, veríamos que a densidade demográfica, traço de *longue durée*, imiscui-se com a carta geológica, na pluviosidade, no relevo. Sabemos que “a população portuguesa adensa-se mais nos terrenos graníticos e nos derivados da desagregação de outras rochas eruptivas. A grande mancha granítica que se estende de NW para SE, desde o Minho até à fronteira portuguesa de Riba Côa, demonstra bem a nossa afirmação.”⁴³ Excetuando-se costas baixas e arenosas, o litoral que atraía a população nos oitocentos, ainda fazia o mesmo em 1940, no levantamento de Amorim Girão. E nos anos 1990, no trabalho coordenado por Raquel Soares de Brito⁴⁴. Segundo Girão, no interior, onde a influência oceânica ainda é suficiente para amainar o clima adverso, a população não hesita em apresentar-

41 Paul Vidal de La Blache et Lucien Gallois. *Géographie Universelle*. Paris: Armand Colin, 1934, p. 563.

42 Vitorino M. Godinho, *A estrutura da Antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1971, pp. 12-15.

43 Amorim Girão, *Portugal - densidade da população por freguesias (1940)*, *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie* Lisbonne 1949. Lisboa: Centro Tipográfico Colonial, 1950, p. 230.

44 Raquel S. Brito (Dir), *Portugal perfil geográfico*. Lisboa: Estampa, 1994.

se. Os homens vão se tornando raros, consoante subimos os planaltos trasmontanos ou descemos as planícies ribatejanas e alentejanas. Só na orla marítima meridional algarvia a população avulta novamente⁴⁵.

Mas como tudo depende da escala, modifiquemo-la, tomemos uma escala maior para ver de perto regiões menores. Pois encontramos uma Évora no Alentejo. A Praça do Giraldo Sem Pavor nunca fica vazia nos dias de trabalho e circulação. Claro, a agricultura tudo ajuda e mesmo ultrapassado o relevo acidentado em demanda do oriente, encontramos núcleos importantes como Veiga de Chaves, a região duriense ao lado de Régua e Lamego (Vale de Lafões), a região vinícola do Dão⁴⁶, a Cova da Beira...

O sul da Europa demorou mais a viver mais sua transição demográfica. As taxas de nascimento e mortes por mil habitantes apresentavam notável semelhança estrutural naquela região. No período 1905-1909 a taxa de natalidade na Grécia era 33,6 por mil; na Itália era 32,6; na Espanha 33,7%; em Portugal 33,5%. Para um cotejo com a Europa mais desenvolvida, na Bélgica era de 25,1; na Inglaterra 26,7; na França, 20,1 (mas é um caso singular de queda decadência populacional que preocupava seus dirigentes militares); só a Alemanha tinha uma taxa parecida ao sul europeu: 32,3. Partes do Império Austro-Húngaro também tinham elevada natalidade.

No mesmo período a mortalidade era 20,3 por mil na Grécia; na Itália era 21,7; na Espanha 24,5; em Portugal 21,6. Inglaterra tinha 15,1; França 19,5; Bélgica 16,2; Alemanha 18,3⁴⁷.

À unidade do século se superpunham as tendências mais do que seculares: a geografia e as lentas mudanças estruturais que se acelerariam na conjuntura do XIX. O novo império português teria que, forçosamente, ter uma nova geografia (técnica, industrial, comercial). Os dados da velha geografia continuariam importantes. O oceano. O Mediterrâneo. Os Pirineus. Imensas massas de água ou terra. Sem um centro geográfico “natural”, sem uma rede articulada

45 Amorim Girão, op. cit., p. 228.

46 Id. Ibid.

47 Carlo M. Cipolla, História Econômica Mundial. Rio de Janeiro: Zahar, 1977, p. 83.

de rios (essas estradas moveis⁴⁸), a centralização foi um processo histórico enquanto os localismos e regionalismos serão igualmente um protesto político. De qualquer maneira, a Península Ibérica são construções sociais em espaços difíceis.

“Isolamento” foi a palavra de ordem: um extremo norte espremido pelos Pirineus com passagens apenas nos extremos oriental e ocidental; as Astúrias isoladas de Castela Velha pela Cordilheira Cantábrica; Madrid entre serras; e um litoral meridional andaluz mediterrânico espremido ao mar onde a Cordilheira Bética se impõe e a orla se retrai; por fim, uma orla atlântica que se abre em imensos espaços aproximando, a partir da falha do Guadalquivir, o Algarve à Andaluzia.

Transumância

Na Espanha do começo do oitocentismo, 56% da riqueza nacional provinham da agricultura. O setor primário concentrava 71% da população em 1797, cifra que caiu a 60% em 1877. Por volta de 1900 a percentagem da população ativa empregada na agricultura era de 68% na Espanha, 60% na Itália e 65% em Portugal. Só a Polónia, entre os principais países europeus selecionados, tinha mais gente na lavoura (77%). A maioria dos países havia experimentado uma redução moderada ou drástica dessa percentagem entre 1850 e 1900, devido à industrialização, como a Bélgica (de 50% a 27%) e a Inglaterra (de 22% a 9%). Daí que a agricultura seja vital para a compreensão de história meridional europeia até recentemente – em 1950, 48% da população ativa grega estava vinculada à agricultura⁴⁹.

O Mediterrâneo é um espaço difícil. Entre o equinócio de setembro e o de março: o frio. Quando as temperaturas se elevam na segunda parte do ano (primavera e verão) é a *secura*. As chuvas não combinam com o calor como no clima equatorial úmido. A escassa pluviosidade não é o único óbice a uma agricultura abundante nas penínsulas do Mediterrâneo. Para a desgraça do

48 Sergio Buarque Holanda, Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1945, p. 124.

49 Carlo Cipolla, História econômica mundial, p.29.

agricultor, as chuvas se concentram no inverno (40% das águas caem em Atenas em três meses inverniais). As precipitações atmosféricas não ultrapassam 1.000 mm/ano em média. Sarajevo (1025 mm/ano) e Tirana (1354) ultrapassam esta média, mas Lisboa (681), Madrid (456), Atenas (398) e Roma (740) ficam abaixo. Em Lisboa, só em março já desaguam 110 mm. As chuvas acompanham toda a estação fria. A chegada do infante Dom Miguel a Lisboa em 22 de fevereiro de 1828 foi descrita como acompanhada de festejos inauditos, conforme Oliveira Martins e os dicionários históricos mais atualizados. Todavia, um relato mais próximo da época falava em “furiosa tempestade” no momento dessa chegada⁵⁰.

Diante deste repertório pobre, o homem precisa escolher culturas que resistam à secura e ao frio simultaneamente ou que tenham um ciclo vegetativo curto (como a cevada). Ou ainda apelar apenas à pecuária como ocupação constante, de tempo integral. Mas isto ainda exige outra ação: a fuga da montanha em busca das temperaturas mais amenas da planície no inverno⁵¹. O retorno, a fuga da secura da planície em demanda da montanha, no verão. Veja-se bem: é um fenômeno de repetição, mas também de reação do homem ao meio, de escolha diante de um repertório amplo, porém limitado. O meio propõe, mas o homem dispõe diria Vidal de La Blache⁵².

A transumância ultrapassava o Mediterrâneo. Nos Andes, nos planaltos de Orange e Transvaal ou no planalto do Decan ela se fazia presente. O cotejo imediato da transumância é com o nomadismo. Os povos nômades vivem carregando em seu dorso (e no dos camelos ou cavalos) toda uma cultura: casas, roupas, mulheres, escravos. Um viajante russo na Sibéria (1558) ao se

50 Francisco Drummond, *Anais da Ilha Terceira*, IV volume. Porto: Gráfica Maiadouro, 1981, p. 82. Primeira edição: 1864.

51 Pierre George, *O meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1973, p.54.

52 Assim também o uso do camelo e do dromedário porta escolhas culturais atinentes ao meio geográfico. Ora, embora no Turquestão (século X) se tivesse tentado um híbrido de dromedário e camelo, o uso deste esteve vinculado aos desertos frios da Ásia central, enquanto o dromedário acompanhou a expansão árabe no norte da África. O dromedário não suporta o frio das montanhas ou das regiões gélidas. Ao dormir, sua cabeça é colocada sob a tenda. Ele é um animal da quentura e do deserto, embora a diferença entre dromedário e camelo desapareça na linguagem comum (o dromedário é visto como se fosse um duplo camelo). F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin, 1949, cap. I, item 4.

deparar com tártaros nogais pouco antes de chegar a Astrakhan condena-os como povo sem lei e que só conhece o assassinato, a guerra e come carne em vez de trigo⁵³.

Será somente o século XIX que abalará as estruturas recorrentes da agricultura e mudará a geografia. E o fará com as tardias revoluções liberais do segundo quartel dos oitocentos. Portanto, à velha geografia agrícola, aos velhos espaços atlânticos e mediterrânicos, irão se sobrepor novos espaços humanos. Gêneros de vida serão desfeitos no longo século XIX ibérico e outros espaços criarão novas formas de viver e produzir. A transumância, estrutura histórica de longa duração, será abalada neste século. Ela unia zonas distantes umas das outras, como Andaluzia e Leon ou Navarra⁵⁴. A transumância foi de fundamental importância para quebrar o isolamento da vida montanhesa e na ligação das economias espanhola e francesa, exceto nos Pirineus, onde a transumância de verão provocou deslocamentos de pouco alcance no interior mesmo das montanhas, entre as baixas escarpas e os picos⁵⁵.

Nos oitocentos ainda se vê o espetáculo: em outubro caravanas de ovelha merina transumante desciam a invernar na Estremadura; povoados inteiros das montanhas de Leon ficavam desertos ou só habitados por mulheres e crianças. Em 25 de abril iniciava-se a volta⁵⁶. A descida destes pastores castelhanos em direção à Estremadura era regulada por um calendário e por leis e costumes. Festas realizavam-se nas partidas e chegadas. Alugavam-se terras nos caminhos percorridos. A *Mesta* era a instituição que juntava e regulamentava os interesses envolvidos desde o século XII (uma corporação de criadores de ovelhas). Mas em 1837 ela foi abolida. Fato de estrutura? Sem dúvida. E provocado por uma revolução! A chegada do liberalismo à Espanha derrubou uma série de preceitos do Antigo Regime (assim como os famosos decretos de Mousinho da Silveira em 1832 em Portugal). Criou-se um mercado de terras e aboliram-se

53 Fernand Braudel, *Civilização Material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII. Volume I: "As estruturas do cotidiano"*. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 91.

54 John H. Elliott, *La España imperial. 1469-1716*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 5 ed., 1979, p. 199.

55 Maurice Bloch, *A terra e seus homens*. Bauru-SP: Edusc, 2001, p. 474.

56 Jose Varela Ortega, *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*. Madrid: Alianza, 1977, p. 236.

instituições pré-capitalistas (como a *Mesta*). O número de pessoas envolvidas na transumância castelhana caiu de 2.700.000 em 1842 para 1.350.000 em 1892⁵⁷. O fim da transumância, porém, não foi uma decisão política apenas. Resultou de uma ruptura menos perceptível na história agrária espanhola: até fins do século XVIII a *Mesta* se sobrepôs aos agricultores enquanto a produção de trigo não chegava para abastecer a população e a diferença precisava ser importada. Mas no século XIX, os interesses dos criadores de gado foram suplantados pelos interesses dos agricultores e pastos foram dedicados ao cultivo de *secano*, presente grosso modo no centro, no levante e no sul da Espanha, onde também os latifúndios se impuseram historicamente a partir da Guerra de Reconquista Cristã.

57 Jules Blache, *L'homme et la montagne*. Paris: Gallimard, 1933, p.23.

Capítulo II

Espaço Biológico

“Ele feriu Jó com chagas malignas desde a planta dos pés até o cume da cabeça”.

(Jó, I-2).

Rigorosas, as ondas de fome matam em ciclos bem conhecidos. Fome que expulsa trabalhadores do sul da Itália ou do norte de Portugal. Ou da Galiza. Fome que, antes dos transportes hodiernos, matava em 1874, num único distrito da província de Ankara, 20 mil almas numa população total de 52 mil!⁵⁸

A fome era agravada pelo uso das terras para pastagens na Península Ibérica e por uma oposição entre os interesses da vinha e os do trigo. Na Espanha, a luta eterna entre o trigo e o vinho. Mas também na ilha da Madeira onde o grupo social proprietário da terra e interessado na exportação confronta o camponês interessado no cultivo do trigo, na produção de pão para subsistência⁵⁹. É uma surda luta de classes. Em Castela, o modelo se repete entre o trigo e o gado até o início do século XIX. Círculo vicioso: a produção de trigo não alimenta toda a população, por isso importa-se o *alimento*, o que deprime a produção interna.

O clima mediterrânico permite as mesmas culturas e as mesmas civilizações agrícolas. O plantio de arroz no século XVI encontra-se na Lombardia, em Valencia, na Turquia ou no Egito⁶⁰. Na Península Ibérica há dois grandes tipos de cultura: o sequeiro ou secano dos espanhóis (cultura não irrigada) e o regadio (cultura irrigada). Em meados do século XIX já não se importava trigo em Espanha⁶¹ ou em Portugal. Com a adoção do protecionismo em 1891, a produtividade espanhola no cultivo de trigo passou de 5,8 Qm/ha em 1850 a 9 Qm/ha em 1910 (a produção

58 Orlando Ribeiro, *Mediterrâneo. Ambiente e tradição*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2. ed., 1987, p.63.

59 A esse respeito veja-se a pesquisa etnológica de Jorge Branco sobre a ilha da Madeira.

60

61 J. V. Ortega, *Op. cit*, p.237.

inglesa na mesma época era 25,3 Qm/ha e a francesa 13 Qm/ha)⁶². A produção portuguesa de cereais em 1852 foi de 10.478.597 hectolitros⁶³ e o consumo interno 9.158.003⁶⁴. Mas posteriormente, o país voltaria a depender de importações. Na Itália, mais precisamente a Toscana, atingiu-se 24 hectolitros por hectare (mas somente 10 no Mezzogiorno)⁶⁵.

Os animais também compõem o quadro biológico. Afinal, habitam Portugal luso os lobos, as víboras, as raposas, as lontras, as doninhas e texugos, mas também os auxiliares dos seres humanos: na metade do século são 71.648 cavalos, 40.403 mulas, 132.206 asnos, 606.217 cabeças de boi, 2.575.770 unidades de gado de lã, 1.148.183 cabras e 943.480 porcos⁶⁶. Em Portugal, apesar disso, o gado vacum era insuficiente e as carnes vinham por vezes da Galiza ou da Argentina, enquanto a produção local se deprimia, especialmente por causa do progresso da conservação de alimentos, o que permitiu a importação europeia maciça de outros continentes. O consumo anual per capita de carne em Lisboa sofreu queda sensível nos dois decênios anteriores à república, caindo de 45 Kg per capita (1887) para 25 Kg per capita (1911)⁶⁷. As ovelhas apresentavam-se no Alentejo e na Serra da Estrela (que também fornecia a apreciada neve para se comer durante o século XIX). As aves alimentavam ainda. Eram galinhas, patos, gansos, pombos, perdizes, codornizes etc.

Para a agricultura veremos um Portugal do norte atlântico, oceânico, chuvoso e (no século XVI) dominado pelo milho, alimento que nas descrições geográficas dos primeiros oitocentos acha-se especialmente no Minho, mas que também *se inseriu* na Madeira pela primeira vez em 1847, na região de Santana, por cultivadores procedentes dos Açores, onde o milho era já florescente⁶⁸.

62 Josep M. Buades, *Entre Mares. Uma interpetração da História Contemporânea da Península Ibérica*. S. Paulo: Instituto Raimundo Lúlio, 2009, p. 164.

63 1 hectolitro = 100 litros.

64 M. Block, *Dictionnaire general de la politique*. Paris : O. Lorenz, 1863, T. I, p. 588.

65 R. Schnerb. *Op. Cit.*, p. 284.

66M. Block, *op. cit.*

67 M. H. Pereira, *Op. cit.*, p. 82.

68Orlando Ribeiro, *L'île de Madère. Étude géographique*. Lisboa: Editora Coimbra, 1949, p. 103.

O norte transmontano e beirão caracteriza-se pela pobreza do solo e o rigor do clima. E o sul, de parca umidade e vastos espaços. Bem, é o século XIX que irá alterar o quadro biogeográfico com a expansão da cultura do milho, da batata e aumento da produção do trigo, que se espalha nos oitocentos pela Estremadura e todo o sul do país, enquanto o centeio (cevada, aveia) situa-se em Trás-os-Montes e na Beira Alta. O milho foi facilitado pelo regime de secano (sequeiro) dos espanhóis. Mas o adubo químico, a irrigação e a lei dos cereais (1889) determinaram o arroteamento de terras virgens ao sul do Mondego⁶⁹. O arroz apresentava-se com timidez, reduzido às pequenas manchas como em Monte-Mor o Velho.

As leguminosas ingressavam na alimentação habitual (feijão, favas, ervilhas, grão-de-bico, chicharo, lentilhas), além das hortaliças (couves, repolhos, alface, hortelã, salsa, coentro, aipo, pimpinela) e frutos (laranjas⁷⁰, limões, pêras, maçãs) completados pelas berinjelas, beterrabas, melões, melancias... Nabos e castanhas por muito tempo alimentam os portugueses do Norte. O pão era caro.

Adotando tarifas protecionistas para os produtores de trigo, o governo fez o preço do pão subir para o dobro da média europeia, baixando ainda mais o poder aquisitivo da população urbana. Bento Carqueja em plena República ainda criticará o preço do pão português comparando-o com outros pães europeus. Em 1915 registrar-se-iam assaltos às padarias devido ao aumento do preço do pão. Na Ilha da Madeira era o pão jogado em segundo plano para que as terras se dedicassem ao famoso vinho madeira segundo uma pesquisa etnológica de Jorge Branco. O vinho engolia braços e terrenos cultiváveis, dada a sua demanda. Tal era a fama do vinho que no século XIX, o Conde Rochechouart encontraria as vinhas da Madeira aclimatadas na Criméia⁷¹. Apesar do sabor inigualável, chegou-se a compará-lo apenas a um vinho dos arredores de

69 Virginia Rau. "A grande exploração agrária em Portugal a partir dos fins da Idade Média". São Paulo, Revista de História, V. XXX, N. 61, 1965.

70 Os laranjais, destinados à exportação, dominaram a paisagem do País Valenciano e de Múrcia.

71 Fernand Braudel, *La Méditerranée*, op. Cit., p. 199.

Cabul⁷², em pleno Afeganistão montanhoso e de clima continental. Na Espanha 92% dos terrenos do fim do século XIX eram destinados à trilogia mediterrânica: vinho, trigo e oliveira⁷³. Severim de Faria, no setecentismo, propunha dar o título de fidalgo ao lavrador que lavrasse três moios de pão⁷⁴, tal era a crise em sua época. Em Castela igualmente os pastos e as áreas de caça da nobreza eram óbices ao avanço da agricultura e do cultivo extensivo de cereais, o cultivo de secano (sequeiro). Além disso, a agricultura é descapitalizada. Como a climatologia nos ensinou, o obstáculo maior à agricultura espanhola residia na falta de coincidência do verão com as chuvas. Apenas as plantas que resistem bem às sações rígidas do verão e do inverno prevaleceram, como a oliveira.

No Alentejo, por exemplo, as planícies são secas. É a *montanera* de que falam os espanhóis, a qual une num mesmo regime de clima, pluviosidade e terrenos xistosos a Estremadura espanhola e o Alentejo. E os carvalhos e a cortiça pedem uma atenção biogeográfica toda especial. O trigo cultivava-se muito na segunda metade do XIX e resolve uma carência de *longue durée*. Enquanto no norte, onde os índices pluviométricos são, nos limites mediterrânicos, mais exaltados, as pequenas propriedades (cada vez mais repartidas) apinham-se ao redor dos caminhos que na segunda metade do oitocentos começam a ser recobertos por trilhos. Surgem os caminhos de ferro a que faremos referência depois e que deixam transparecer no século XX os pinheirais, mas também a intervenção humana exacerbada a alterar condições fitogeográficas com a introdução do eucalipto⁷⁵. E ainda a extração de minérios: o volfrâmio⁷⁶, o estanho e o cobre. Mas o que se vê em todo o norte oitocentista e na Ilha da Madeira é a vinha.

72 R. Schnerb, « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). História geral das civilizações, t. VI, trad. De Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958, p. 77.

73 Josep M. Buades, Entre Mares, p. 164.

74 Vitorino Magalhães Godinho, A estrutura da Antiga sociedade portuguesa, op. cit, p. 62.

75 Esta árvore é proveniente da Austrália. Sua « globalização » data da metade do século XIX. Em São Paulo foi introduzida por Eduardo Prado. Na Argentina por Sarmiento (que introduziu lá também os pardais).

76 Antigo nome do tungstênio.

A produção de vinho alimenta e cria empregos. Mas seu avanço é impedido pela mentalidade. Quando na segunda metade do século XIX a filoxera⁷⁷ atacou as vinhas francesas, a produção ibérica subiu demasiadamente, mas os franceses importavam o vinho espanhol em barris e o misturavam ao seu ou o engarrafavam na França⁷⁸. Assim, quando a praga foi superada, voltaram a dominar o mercado porque haviam garantido suas marcas. De toda maneira, o obstáculo maior à agricultura, como assinalava Joaquín Costa, era a falta de umidade do solo pela insuficiência ou irregularidade das chuvas⁷⁹. Além disso, Louis Pasteur (1822-1895) estava estudando a transformação do vinho em vinagre como resultado de um germe microscópico. Ainda se acreditou em geração espontânea até 1864⁸⁰.

Também nos interessam as árvores. Na península ibérica os bosques de carvalhos, faias e de castanhos predominam nas regiões úmidas. Nas regiões montanhosas proliferaram as coníferas (abetos e pinheiros)⁸¹. Em Portugal, os pinheiros famosos de Leiria eram usados nas construções assim como o castanho e o carvalho. Na marcenaria usam-se as nogueiras (estas tão apreciadas pela burguesia alentejana que preferia móveis de mogno, pinhas e nogueiras)⁸², pereiras, azevinhas, laranjeiras. A madeira de São Tomé, também muito apreciada, chegava a 3\$300 réis o metro cúbico em Lisboa no ano de 1885. Das madeiras consumidas em Portugal e alhures e provenientes de São Tomé encontravam-se a marapião e macambrará, excelentes para marcenaria; za-mumo, nêpera, safú do obó, iógó para marcenaria e carpintaria. A nêpera também servia a tinturaria. Outras árvores interessavam indiretamente às classes ociosas e

77 Segundo o dicionário Houaiss: inseto homóptero da família dos filoxerídios.

78 Vide: J. Varela Ortega, *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*. Madrid: Alianza, 1973.

79 Joaquín Costa. *Oligarquia y caciquismo. Colectivismo agrario y otros escritos*. Madrid: Alianza, 1973, p. 203.

80 Jean Fauvet, *Les Étapes de la Médecine*. Paris: PUF, 1948, p. 110.

81 Josep M. Buades, *Entre Mares*, p.156.

82 Helder Fonseca, *O Alentejo no século XIX. Economia e atitudes econômicas*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1996.

improdutivas e para os empregados urbanos, pois serviam para rodas e raios de carros (por exemplo pau-ferro)⁸³.

As árvores foram usadas ainda para o aquecimento. Os montes cobriam-se de mato, urze, carqueja, tojo... As azinheiras (*quercus ilex*) apresentam uma peculiaridade. Como na Música que serviria de senha para a Revolução dos Cravos, é à sombra de uma azinheira (“que já não sabia a idade”) que se deita à sombra. A árvore mede até dez metros e suas folhas servem ao bicho da seda, cuja cultura estava decadente no século XIX, segundo Adriano Balbi, e se reduzia aos arredores de Lamego.

Portugal: Quadro Histórico e Biogeográfico (Mil Hectares)		
Ano	1874	1957
Trigo	260	814
Milho	520	483
Arroz	7	37
Vinha	204	380
Olival	200	420
Montados ⁸⁴	370	1.000
Pinhal	210	1.170

Fonte: Virginia Rau, op. cit.

Somente em 1901 pensou-se em reflorestamentos a sério. Quarenta anos depois, as matas representavam 28% do território e dois milhões e meio de hectares⁸⁵. A percentagem de cobertura florestal ainda no início do século XXI era muito menor do que em outras áreas

⁸³ BSGl, 5, 7, 1885, p. 435-6.

⁸⁴ Montados são sobreiros e azinheiras.

⁸⁵ Antonio Sergio, Introdução geográfico-sociológica, p. 59.

mediterrânicas: Eslovênia (53,5%) e Bósnia-Herzegovínia (53,1%). Portugal tinha 31,3% e a Itália 22,1%.

A Pesca

O quadro biogeográfico não pode prescindir do Portugal insular e do litoral sul atlântico, pois a pesca estimulava a colonização do oceano e ocupava parte da força de trabalho, como no Algarve luso e na Andaluzia espanhola, onde o atum⁸⁶ procura águas mais quentes e mais salgadas para pôr seus ovos e é capturado pelas armadilhas dos pescadores⁸⁷. No contexto zoogeográfico ibérico a pesca do atum foi maior antes de alterações das condições dos rios portugueses ao longo dos séculos, mas sua importância é ainda decisiva no final do XIX. D. Carlos de Bragança cuidou pessoalmente, ao lado de Albert Girard, do Iate Real Amélia desde 1896. Este iate permitiu uma pesquisa continuada que levou à teoria de que o atum vem do Atlântico até a Baía de Espanha, onde desova (atum do direito), na primavera, regressando depois, sem entrar no Mediterrâneo, ao Atlântico (atum de revés), no verão⁸⁸.

Os atuns chegariam até o Mar Tirreno, perseguidos por golfinhos⁸⁹. Esta teoria foi derrubada por Charcot que, em 1923, a bordo do cruzeiro *Pourquoi-pas?* demonstrou que os atuns não vêm *necessariamente* do Atlântico. Eles vivem dispersos pelo Mediterrâneo, numa zona semi-profunda e sobem na época da desova a partir de maio-junho, quando se fazem as almadras para sua captura⁹⁰. Procuram, decerto, águas quentes e mais salgadas. Esta salinidade anormal foi sendo desfeita pelos desmatamentos do litoral que permitiram maior afluência de água doce

86 As enciclopédias nos ensinam que "Atum", diz respeito ao género Thunnus, da família Scombridæ.

87 F. Braudel, O espaço e a história no Mediterrâneo. São Paulo: Martins Fontes, 1988, p. 34.

88 Alberto Candeias, Os segredos do mar. Lisboa: Cosmos, s/d., p. 22.

89 E. Reclus, Nouvelle de Géographie Universelle (1876-1894). Paris : Hachette, V. I, 1876-94 , p. 44.

dos rios ou pelas cidades com o despejo de águas sujas⁹¹. Desta forma, os atuns escassearam até mesmo no Algarve luso e na Andalucia se nos remetermos a pescas quinhentistas.

Mas, no atlântico, inúmeras espécies de atuns visitavam Portugal em cardumes excepcionais. Nas costas algarvias, o rabil, que é um atum vermelho (*thunnus thynnus*, L.), apresentava-se com dimensões consideráveis, pesando de 150 a 300 Kg. Os espanhóis chamam rabil a um outro tunídeo, o *Thunnus albacares*, que os lusos chamam albacora e que nas ilhas é designado por "albacora de galha a ré" (Açores) ou por "atum albacora" (Madeira). Outros atuns, como o patudo (*Thunnus obesus*), o voador (*Thunnus alalunga*), o atum negro (*Thunnus atlanticus*) freqüentavam os açores especialmente. Os similares dos atuns como a merma, o gaiado (*Euthynnus pelamis* L.) teve importância, apesar da sua carne ser relativamente escura, por ser usado na conservaria⁹². O Sarrajão (o "Bonito" dos espanhóis) apresenta-se na Madeira e nos Açores, assim como o Judeu (*Auxis thazard*) na orla continental. O século XIX, em seu final, dava importância relativa ao atum. Em 1881 uma única Armação, junto a Tavira, capturou 41 000 atuns, praticamente a mesma quantidade que se pescou durante 17 anos. Navios Itálicos vinham ao Algarve buscar os atuns para levá-los ao levante. A partir dos anos 30 essa pescaria declinou⁹³. Os rios também mantiveram o interesse pela pesca. O Mondego, o Ave, Neiva, o Cávado, o Lima e o Minho dão lampreias, trutas, linguados, solhos, salmões... E muitos peixes levaram à indústria do sal, usado para conservar carnes e peixes⁹⁴.

90 Muitas vezes as almadras foram monopolizadas pelos "grandes". Na época de Filipe II as almadras da Andaluzia eram monopólio do Duque de Medina Sidonia. F. Braudel, La Méditerranée, p. 222.

91F. Braudel, O espaço e a história no Mediterrâneo, p. 35. Quanto ao sal, é preciso lembrar que o de Setúbal era essencial para o comércio português: era usado para a conservação de peixes secos. Já o Mar do Norte, devido a latitude, tem baixa salinidade.

92 Maria Fernanda Pessoa, A pesca do atum em Portugal. Trabalho realizado em Setembro de 1997 no âmbito da cadeira de Ecologia Marinha.

93 Agradeço a Yadir Figueiredo por algumas informações acerca dos tunídeos.

94 Antonio Sergio, Introdução geográfico-sociológica, op. Cit., p. 133.

A importância da pesca portuguesa derivou de condições geográficas às quais os homens se adaptaram e transformaram. Cabe avisar de antemão que ainda no século XIX os portugueses ignoravam muitas espécies que frequentavam suas águas⁹⁵. Além da pesca do atum, a sardinha e a anchova alimentam os portugueses bem mais do que seus amigos das costas mediterrâneas, pois no Mar Mediterrâneo a vida animal não transborda em prodigiosas quantidades como sobre os bancos da Terra-Nova, as costas de Portugal e as Ilhas Canárias, no Atlântico⁹⁶.

As Ilhas

As ilhas são temas fascinantes para os geógrafos. Exagerou-se por vezes seu “determinismo”, seu papel de fornecedor de mão-de-obra incapaz de viver por si só. Ratzel dedicou-se a um *soggiorno* intelectualmente produtivo na Córsega. Lucien Febvre dedicou páginas às ilhas. Braudel lembrou seu papel na transmissão de culturas como a cana-de-açúcar.

O Portugal insular decorreu de uma escolha geográfica, ou seja, da ocupação das ilhas. O arquipélago dos Açores podia servir de cabeça de ponte ainda no século XIX para as viagens pelo oceano. Com destino a Bissau, a fragata Nossa Senhora da Estrela saiu de Lisboa a 7 de janeiro de 1753, domingo, às dez horas; com cinco dias e vento em popa, avistava Porto Santo e a Ilha da Madeira, ponto de referência imprescindível⁹⁷.

Descontemos as ilhas efêmeras, as ilhas fantasmas, como a Ilha Sabrina (perto de São Miguel dos Açores), que apareceu e desapareceu mais de uma vez (1658, 1691, 1720 e 1811)⁹⁸. Ainda

95 Baltazar Ozório, “Nota sobre algumas espécies de peixes que vivem no Atlântico Ocidental”. Arquivo da Universidade de Lisboa, V. IV, 1917.

96 L. G Barros, *As Geografias Universais e o Mediterrâneo. Relatório de Iniciação Científica*, São Paulo, FFLCH - USP - Cnpq, 2006.

97 Nova relação da viagem que fez o corsário de guerra Nossa Senhora da Estrêlla, para Cacheu, e derrota que seguiu ao porto de Bizau, capitulações de paz que ahi fizemos com o gentio, e combate que depois com elle tivemos, 1753.

98 Cf. Albert Rüé, *L’homme et les iles*. Paris: Gallimard, 1956, p. 29.

em 1822 viu-se a ilha reaparecer⁹⁹. Esta ilha fantasma portuguesa não é um acontecimento incomum. Em 13 de julho de 1831 surgiu entre a Sicília e Pantelleria uma ilha logo batizada de *Giulia*. Os ingleses tentam tomar posse para criar uma base naval e encontram a resistência do Reino das Duas Sicílias. Mas em 28 de dezembro, a ilha submerge numa erupção. Emerge novamente em 1863 sem que alguém reclamasse sua posse.

Na Madeira e nos Açores poderosos interesses criam a escravidão bem cedo, usam as ilhas nas experiências de produção açucareira e, mais adiante, do vinho. O famoso Vinho Madeira foi tão típico da ilha que lhe deu o nome e obscureceu a fama do vinho açoriano. Ora, as primeiras cepas foram levadas ao arquipélago dos Açores por madeirenses e a concorrência estabeleceu-se já no século XV¹⁰⁰. O Oídium em 1851 e a filoxera em 1872 arrasaram as vinhas da Madeira. Depois disso, aumentou o cultivo da cana de açúcar. A banana também se inseriu com vantagem. Cultivada desde o século XVI, a variedade mais extensiva foi introduzida em 1842¹⁰¹.

Na Madeira o solo é de baixa qualidade. Sobram o ferro e o fósforo, mas falta o potássio. Os solos são pobres em húmus. Diretamente exposta à insolação, a matéria orgânica se esvai. Combinam-se estas condições pedológicas com o clima mediterrânico: temperaturas elevadas convivem com a estação seca, o que exige a irrigação constante¹⁰². De novo voltamos à velha permanência, a uma rugosidade territorial e social: a necessidade do regadio¹⁰³.

Decerto, as ilhas tiveram impacto na exploração atlântica portuguesa. A Madeira sofre com os tremores de terra, como o que sacudiu a ilha em 1816. Os Açores destacaram-se logo como um

99 P. Vidal de la Blache et Lucien Gallois, op. cit., p. 225.

100 Alberto Vieira, A vinha e o vinho na história da Madeira. Século XV a XX. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico - Secretaria Regional de Turismo e Cultura, 2003, p. 10.

101 Orlando Ribeiro, L'île de Madère. Étude géographique, p. 87.

102 O clima mediterrânico é apenas uma generalização. Não se pode aqui relevar os microclimas, nem considerar a latitude e uma série de matizes regionais que dariam uma visão mais detalhada e em outra escala dos domínios. Consulte-se o "Mediterrâneo" de Fernand Braudel, capítulo sobre o clima, para uma visão geohistórica detalhada.

103 Orlando Ribeiro, L'île de Madère, p. 65

conjunto específico de ilhas vulcânicas (com instabilidade do solo e relevos eruptivos) que só a persistência humana dominou e povoou. Produzidos por uma sucessão de erupções vulcânicas, aparentam-se como outras do mesmo tipo (Canárias, por exemplo). A razão é que o arquipélago dos Açores é atravessado pelo “Rifte da Terceira”, na junção tripla das placas tectônicas da Eurásia, África e América junto à Terceira (ilha que foi o reduto dos liberais desde 1828 e que mede aproximadamente 402,2 km²). A Praia, nesta Ilha Terceira, sofreu tremores fortíssimos em 1614¹⁰⁴. Na segunda metade do século XIX os açorianos emigraram na crise das vinhas, especialmente da ilha do Pico, atingindo Santa Catarina no Brasil e a Califórnia, nos Estados Unidos¹⁰⁵.

Este Portugal insular apresenta condições fitogeográficas curiosamente modificadas pelo homem. As florestas originais foram queimadas ou arrancadas já nos quatrocentos. Mas no século XIX elas já são ilhas-jardins, caracterizadas pela doçura da temperatura, pelas diferenças climáticas (facilitadas pelo relevo montanhoso) e parques recobertos por florestas de árvores tropicais importadas do Brasil e da África¹⁰⁶ para a qual os portugueses prosseguiram lentamente na segunda metade do século XIX.

De toda forma, as ilhas continuam, em pleno XIX, elos de ligação em estradas líquidas. Para John Hobson, na época imperialista “todo mar é uma grande via de comunicação”, de modo que “a história recente de Samoa, do Hawaí e de uma vintena de ilhas dos mares do sul, mostra que é impossível que uma terra remota consiga fugir à intrusão” de outras nações¹⁰⁷.

De fato, o Hawaí espelha o impacto global do imperialismo nas condições biogeográficas primevas. No século XIX, primeiro se estabeleceu a cana, atraindo chineses, japoneses, filipinos e portugueses. O mesmo ocorreu com as Ilhas Fidj, depois do malogro do algodão¹⁰⁸. Ainda no

104 Uma descrição do terremoto em: Padre Manoel Luís Maldonado, *Fênix Açores*, Rile, Angra do Heroísmo, 1990, pp. 38-44.

106 Id. *Ibid.*, p. 71.

107 John Hobson, *L’Imperialismo*. Roma: Newton Editori, 1996, p. 206.

108 R. Schnerb, « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). *História geral das civilizações*, t. VI, trad. de Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958, p. 114.

Hawai, o imperialismo suga e devasta os recursos naturais. O seu rei obriga os súditos a cortar a madeira de sândalo e deixar de lado as culturas alimentícias. Surge a fome¹⁰⁹.

Na “francesa” Reunião, depois do declínio do café, a Ilha dedica-se à cana-de-açúcar e sua população cresce. A concorrência da beterraba e a Grande Depressão destróem o pequeno surto econômico e a população excedente dedica-se à vagabundagem, aos olhos dos colonizadores.

As ilhas são palcos dos aventureiros. A Oceania sofria a ação de piratas e europeus insaciáveis que traficavam madeira nobre, violavam as mulheres e forçavam seus homens a embarcarem nos navios como força de trabalho barata.

As Epidemias

Deita-se na noite dos tempos a fragilidade humana perante as epidemias. O século XIX começou a ensinar aos homens a esperança de poder combatê-las. Mas debalde¹¹⁰.

As penínsulas mediterrânicas se inserem num espaço vivo e a cartografia oferece os dados úteis para uma geografia dessas condições que obstam a vida e a tornam tão incerta: o *Atlas demográfico* de Raseri, o *Tratado de Higiene* de Casagrande, o *Tratado de Geografia Médica* de Lombard (1877-1880), o *Atlas* de Berghaus... Obras que serviram a um magnífico estudo de Max Sorre. Mas aqui, façamos tão somente um esboço para com um golpe de olhar nos determos, hesitantes, no umbral desse terrível e vasto mundo das epidemias.

E falemos tão somente das doenças sociais: a difteria (que atingia 45 mil crianças por ano na Alemanha e matava a metade delas¹¹¹); a tuberculose; e o tifo (que mata o pranteado e jovem

109 R. Schnerb, « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). História geral das civilizações, t. VI, trad. de Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958, p. 114.

110 Uma ecologia dos complexos patogênicos precisa combinar o estudo de inúmeros fatores. A forma de transmissão das doenças, o agente transmissor, o clima etc, mas sem determinismos epidemiológicos e outras exagerações. Este parece ser o caso de um autor, ainda que dono de excelente pesquisa empírica: McNeill, J. R. “Ecologia, epidemias e impérios: mudanças no ambiente e geopolítica da América Tropical, 1600-1825”, in Vários Autores. História e meio ambiente. Madeira: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1999.

111 Fritz Stern, O mundo alemão de Einstein, São Paulo : Companhia das Letras, 2004, p.31.

Dom Pedro V de Portugal, em 1861, e quase faz o mesmo com Rui Barbosa em 1876¹¹²). Também o cólera, a febre amarela e a sífilis, cujas lesões mutiladoras na face eram frequentes na Europa e ainda se registravam amiúde no sul de Camarões, antes da Guerra Européia de 1914-1918, constatada por médicos alemães¹¹³. Ainda o alcoolismo, a lepra e outras doenças que atingiam a população sem remédios eficazes. Alcoolismo que é um problema político nos países do norte (Suécia, Noruega, onde os Partidos Sociais Democratas surgem muitas vezes de ligas contra o alcoolismo). A leishmaniose tem um surto importante na Índia no novo século XX e chega à Tunísia em 1904, ao sul da Itália e à Sardenha no ano seguinte, a Malta e ao Arquipélago¹¹⁴ em 1910. Com esses terríveis progressos ela ataca a Península Ibérica em 1910-1912¹¹⁵.

O século XIX colheu os primeiros resultados de uma revolução biológica e alimentar que permitiu o rápido crescimento populacional na Europa. Mas ainda seria preciso esperar o desenvolvimento de frigoríficos e geladeiras para a expansão do comércio de alimentos perecíveis. Isso ocorreria de qualquer forma até o ponto em que a oficina do mundo (Grã Bretanha) se tornaria quase completamente dependente de suas importações em matéria de gêneros alimentícios no início do século XX.

Europeus em seus impérios ainda sofreriam, entretantes, de muitas dificuldades. O Navio Grão Turco, chegado ao Brasil em 1753, viu sua tripulação perecer devido a uma epidemia de varíola. A vacinação variólica, instituída por Jenner em 1796, provocaria a formação de ações vacínicas em Portugal e Brasil a partir do segundo ou terceiro decênio do XIX. As atas da Câmara da cidade de São Paulo falavam da necessidade do “pus vacínico”. Mesmo assim, os portugueses sofreriam com uma epidemia de varíola em 1870 em Angola¹¹⁶. Mas doenças como tétano só

112L. Viana Filho, A vida de Rui Barbosa. 7ª ed. São Paulo: Martins, 1965, p. 81.

113 Max Sorre, Les Fondements de la Geographie Humaine. Paris: Armand Colin, 1951, p. 373.

114 Nome antigo do Mar Egeu.

115 Max Sorre, Les Fondements de la Geographie Humaine, p. 390.

116 G. Clarence-Smith, O terceiro império português (1825-1975). Lisboa: Teorema, 1985, p. 75.

teriam o bacilo descoberto em 1884 por Arthur Nicolaier (1862-1942) nas partes da Alemanha. A raiva encontrará sua vacina com Pasteur em 1885. A vacina BCG inexistiu em todo o oitocentismo. E a penicilina esperaria o ano de 1927 com Fleming na Grã Bretanha. Evidentemente que já se podia levar para as áreas excêntricas a morfina desde 1806, a água oxigenada desde 1818 e operações podiam contar com a anestesia pelo clorofórmio desde 1847. Mas não havia transfusões sanguíneas seguras, pois os grupos sanguíneos foram descobertos em 1900 por Karl Landsteiner (1868-1943) e as transfusões foram feitas por George Crile (1864-1943) em 1905 nos Estados Unidos¹¹⁷.

Por sua vez, a febre tifóide terá seu bacilo descoberto em 1881 na Alemanha por Eberth, discípulo de Koch. O grande investigador do agente patogênico foi um sábio brasileiro, Rocha Lima (1879-1956), que em 1916 faria a descoberta do agente transmissor do tifo enquanto trabalhava a serviço do governo alemão em plena guerra, junto a um campo de prisioneiros russos¹¹⁸. Outros brasileiros se destacariam na luta contra doenças como Osvaldo Cruz (1872-1917). De toda forma, no século XIX espanhóis e portugueses estarão atrás nos estudos médicos, justamente no auge da Biologia entre 1851 e 1875 e da Medicina entre 1880 e 1899¹¹⁹, embora a historiografia médica, em grande avanço nos oitocentos, encontrasse os trabalhos de Chinchilla (Valencia, 1841) e Morejon (Madrid, 1841)¹²⁰. Mais tarde teremos uma *História da Medicina em Portugal*, de Maximiliano Lemos (1860-1923).

As doenças têm mesmo sua economia e, de acordo com a época histórica, apresentam uma dinâmica social diferenciada. Elas matam grandes e pequenos, reis e camponeses.

117 M. Machado, "O século XX visto às vésperas do século XXI", *Conjuntura Econômica*, São Paulo, junho de 1996, pp. 81-84.

118 Vários Autores. *As doenças têm história*. Apresentação: Jacques Le Goff, Lisboa : Terramar, 1990, p. 174. De acordo com Yves-Marie Bercé. Informa-se erroneamente neste livro que Rocha Lima teria morrido em 1915 de Tifo. De fato, ele ficou doente, mas recuperou-se. Em 1938, ele receberia o título de Cavaleiro da Ordem da Águia Alemã das mãos do próprio Hitler pelos serviços prestados para a ciência.

119 Pitirim Sorokim, *La crisis de nuestra era*. Buenos Aires: Espasa-Calpe, 1948, p. 101.

120 A. Castiglioni, *Historia da medicina*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947, p. 301.

Entre as moléstias mais temidas encontramos o cólera. Dia 15 de abril de 1855, a Galera portuguesa chamada “Defensor” deixa a cidade do Porto com destino a Belém do Pará com 304 passageiros, dos quais 288 são pobres colonos em busca de melhor sorte. Os tripulantes são 17 sob o comando do capitão Raphael Antonio Pereira Caldas. No décimo dia de viagem surgiu o cólera, doença que flagelava Espanha e Portugal, mas ainda não a cidade do Porto. Por isso, não se desconfiou de sua presença no Defensor. Culpou-se o capitão pelas mortes. Por maus tratos aos colonos e pela falta de higiene e alimentação frágil. O *Defensor* chegou com 36 mortos no dia 15 de maio e foi a causa de uma epidemia em todo o Pará¹²¹.

A “globalização” das moléstias não encontraria no século XIX exemplo melhor do que neste *collera morbus* que tem um surto horroroso em 1817 em Bengala, chega em 1820 à China e ao Japão, depois a Madagascar e Zanzibar, na África e que larga cem mil mortos em Java, na Indonésia. Em 1829 ele está no México, em Cuba, nas Guianas e nos Estados Unidos¹²² e visita a Europa em 1830, onde um ano depois mata Hegel (1770-1831) na Alemanha. Em 1832 já assolava Manchester¹²³. Arrasa a Finlândia na mesma época. Em 1846 penetra em Salian, próximo ao Mar Cáspio e vai ao Cáucaso, onde atinge Chemacka e em seguida Baku (Arzebaidjão) em dezembro. Em abril de 1847 chega a Temir-Klan-Cahury para em seguida dirigir-se a Kisliar, no Daguestão, sul da Rússia¹²⁴. Em julho surge inesperado em Astrakan ainda no imenso Cáucaso. Pouco depois, a epidemia entra assustadoramente em Trebisonda¹²⁵, esta cidade de glorioso passado grego, bizantino, turco, armênio e que se alegrou tantas vezes com o poderoso movimento marítimo das proximidades do Mar Negro. A epidemia seguiu, portanto, e ao mesmo tempo, para os portos deste Mar Negro e para a Rússia. Pois na Rússia e

121 Arthur Vianna, *As epidemias no Pará*. Belém: Imprensa do Diário Oficial, 1906, p. 71.

122 Onildo Reis David, *O inimigo invisível. Epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador: Sarah Letras, 1996, p. 36.

123 Richard Morse, *A volta de MacLuhanaíma*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991, p. 141.

124 Kisliar é, em verdade, uma cidade da Inguchétia.

125 Arthur Vianna, *Op. cit.*, p. 71.

na Estônia ela provocou os famosos tumultos de Petersburgo e Riga no verão de 1848. Pela Rússia ela ataca a Alemanha. Não terá sido este mesmo cólera o que infestou o bairro pobre de Colônia em setembro de 1849 e matou o socialista Gottschalk que para lá fora ajudar os trabalhadores?¹²⁶. Esta epidemia não se detém e atinge França, Espanha e Portugal. E na Península Itálica, mata em “tutto il mezzogiorno em 1866-1867”.

A peste bubônica, que se julgava extinta, reaparece em 1894 na vizinhança dos grandes Lagos (Uganda) e até em Hong Kong, atingindo Macau a partir de 1895. Ela ataca Madagascar, Ilhas Maurício e Reunião, Arábia, Egito, Sibéria Meridional e o Turkestão, os cidadãos do Porto, em Portugal¹²⁷, em 5 de junho de 1899 matando mais de cem pessoas¹²⁸, chega ao Porto de Santos (São Paulo, Brasil) em 18 de outubro. Em Portugal o desastre se tornou político e “a questão da peste bubônica no Porto fez que fossem eleitos três deputados Republicanos por aquela cidade nas eleições de 1899”¹²⁹.

A África e o Novo Mundo em diferentes momentos se afiguram aos portugueses como selvas escuras, perigosas onde se morre de feras desconhecidas, de picadas de mosquitos transmissores de parasitas, de picadas de serpentes, de venenos vários e de doenças em geral febris. A dengue, um dos tipos dessas febres endêmicas que atacam nas aglomerações urbanas de terras baixas intertropicais, fora registrada na Filadélfia em 1778 e em Jacarta um ano depois. Teve em 1881, por Carlos Finlay (1833-1915), cubano, identificado o vetor do seu agente causador: o *Aedes Aegypti*¹³⁰. Mas ela explode sempre em epidemias fortes como na Síria, Costa sul da Ásia

126 D. McLellan, Karl Marx. Petrópolis: Vozes, 1990, p. 234.

127 A epidemia do Porto foi estudada por Ricardo Jorge, que propôs medidas de Saúde Pública.

128 Vide: A. Calmette, e A. T. Salimberini, “La peste bubonique. Étude de l’épidémie de O Porto em 1899”. Annales de l’Institut Pasteur, N. 12, décembre, 1899, p. 864 e seguintes. Favorece as epidemias no Porto o incremento da população urbana em 40% no período da crise monárquica (1890-1911). Fernando Rosas, “A crise do liberalismo e as origens do autoritarismo moderno e do Estado Novo em Portugal”, Penélope, Lisboa, N. 2, fevereiro de 1989, p.99.

129 A.H. Oliveira Marques, História de Portugal, V. III. Lisboa: Palas, 1986, p. 41.

130 Max Sorre, Les fondements de la Géographie humaine. Paris: Armand Colin, 1951, p. 329.

Menor, em Chipre, em Creta, em Rodas¹³¹... Esta região toda do Mediterrâneo expandido vive seus dilemas entre a vida precária e a certeza da morte e não só no século XVI. Em pleno início do século XX encontramos a Macedônia, desolada por uma explosão palúdica nos anos que se seguiram à Guerra Européia.

Não falamos ainda da insistente febre baixa que se ligava à tuberculose, ao mal do século que incomodava os pulmões fracos de Hans Castorp¹³² em Davos, na Suíça ou dos românticos paulistas de meados do século XIX. Esta tuberculose que já matara Dom Pedro IV em 1834 e em meados do XIX mata muito: um em cada dez falecidos no Hospital de São José¹³³. O bacilo somente seria isolado em 24 de março de 1882 por Robert Koch (1843-1910) numa aldeia da Silésia. Segundo o citado estudo de Cascão,¹³⁴ a estatística da mortalidade em Portugal em 1889-1890 registrou 44,2% de mortos por doenças infecto-contagiosas e por tuberculose e 16,6% por doenças do aparelho respiratório. Todavia, as febres que nos importam aqui, nas regiões tropicais de ultramar, nos ribeiros lusos ou nos arrozais ibéricos e mediterrânicos em geral são altas!

Transportes oceânicos mais rápidos mudaram a geografia biológica da Península Ibérica. Lisboa e Sevilha acostumaram-se com as explosões epidêmicas da febre amarela ou do *vomito prieto* dos espanhóis¹³⁵. Esta *fièvre jaune*, v. gr., e os vários tipos de anófeles apresentam uma ubiquidade. Dos países quentes aos mais frios, nas baixas e elevadas altitudes, nos Alpes, na Transcaucásia, na Cadeia do Atlas etc. Mas o transporte moderno é também um meio de transmissão e dos mais poderosos. Tonéis de água dos navios negreiros traziam os mosquitos portadores do vírus da febre amarela, como ocorreu em Salvador e Rio de Janeiro em 1849¹³⁶. O

131 Id. Ibid., p. 389.

132 Alusão ao personagem de "A montanha mágica" de Thomas Mann.

133 R. Cascão, Demografia e sociedade. In: História de Portugal (Dir. de José Mattoso), V Volume: O Liberalismo (1807-1890) (Coord. Luís Reis Torgal e João Lourenço Roque). S/l: Círculo de Leitores. 1993, pp. 425-439.

134 M. Sorre, Les Fondements, cit., Id. Ibid., p. 431.

135 Id. Ibid., p. 390.

agente transmissor também introduziu-se sossegado pelos barcos a vapor nas Ilhas Maurício e Reunião, em 1866¹³⁷.

Portugal sofre com esta globalização. No oitocentismo, seus habitantes morrem fora de Portugal. Morrem no Brasil para onde as correntes de emigração continuam. Entre os desgraçados pelas epidemias de febre amarela da Província, depois Estado do Pará entre 1850 e 1905 contaram-se 2572 portugueses¹³⁸ e 712 espanhóis, seguidos por 253 Itálicos, 185 ingleses, 166 franceses, 41 “turcos” (de várias regiões do Império, provavelmente) e três gregos. Todos frente a 453 brasileiros¹³⁹. No ano de 1850, a febre amarela matava um grande: em 1 de maio de 1850 morria Bernardo Pereira de Vasconcelos, um dos liberais da Regência no Brasil, depois partidário da reação monárquica¹⁴⁰.

O remédio tentado antes do isolamento do agente transmissor somente poderia ser o quinino. Contam-nos as enciclopédias que o quinino é a *chinchona pubescens vahal* da família Rubiaceae ou a casca peruana, nos Andes, ou ainda a casca dos jesuítas, ou ainda a chinchona vermelha usada para febres e espasmos. No século XIX e em boa parte do século XX não houve substituto sintético para ele. Sir Ronald Ross (1857-1932), prêmio Nobel de 1902, foi quem demonstrou que o anófeles é o transmissor da malária¹⁴¹. Melhor falar com Braudel em complexo da malária, posto que os agentes infecciosos, hematozoários, do gênero plasmodium, têm como vetor este anófeles que possui cerca de 70 espécies capazes de transmitir o impaludismo¹⁴². Campanhas anti-malaria foram bem sucedidas em Havana, no Panamá, no Rio

136 Stefan Ujvari, “A história da disseminação dos microorganismos”, Estudos Avançados, N. 64. São Paulo: USP, dezembro de 2008, pp. 171-181.

137 Id. Ibid., pp. 332-333.

138 Note-se que entre 1870 e 1905 saíram de Portugal mais de 200 mil pessoas.

139 Arthur Vianna, Op. cit., p. 12.

140 J. Nabuco, Um Estadista do Império. Rio de Janeiro: Garnier, 1897, p. 113.

141 Castiglioni, op. cit., p. 348.

de Janeiro, em Iquitos, em Manaus... Em 1916, a Fundação Rockefeller falava na erradicação da febre amarela. Mas em 1929 ela assolava novamente o Rio de Janeiro¹⁴³.

Países fechavam fronteiras. O verbete *cordon sanitaire* do Dicionário de Garnier-Pagès discutia se aquela medida era útil ou não para conter uma epidemia. Mas em pleno século XIX alertava: “em nossos dias [o cordão sanitário] passou a servir de instrumento político, destinado a outra coisa e não ao combate ao contágio”. Sob a Restauração dos Bourbons (1815-1830), prosseguia o autor do verbete, o cordão sanitário situado nos Pirineus, desde que a febre amarela foi contida, “estava muito mais destinado a vigiar os movimentos dos liberais da Espanha do que a servir de barreira ao progresso de uma doença” que não ameaçava mais.

A malária foi temida e levada em conta pelas autoridades da água. Em Valência instituiu-se um tribunal das águas em tempos idos. As “salmonelas e os estafilococos dourados já estavam nos rios e nos poços, atores invisíveis de inúmeras infecções sem cura”¹⁴⁴. Em muitos casos as populações de partes baixas de um vale aproveitavam de novo a água usada nas aldeias de cima. Na Guta de Damasco (um oásis de dois rios, o Barada e o Aawah) se faz assim. A água é de má qualidade e tem mais sal. Nas áreas mais quentes as águas estocadas são cobertas para não evaporarem como nos oásis argelinos¹⁴⁵. Mas essa cobertura faz-se também para evitar o mosquito anófeles:

*“Nos oásis norte-africanos existe sempre marcada separação entre o povoado (al-Kázar) e a zona de cultivos na qual a existência da água promove a proliferação de perigosos mosquitos. Os únicos pontos do deserto em que há produtos suficientes para sobreviver, são também aqueles onde se morre mais facilmente”*¹⁴⁶.

142 F. Braudel, “Ha uma geografia do individuo biológico?”, in: Braudel, F. Escritos sobre a historia. São Paulo: Perspectiva, 1992, p. 152.

143 Id. Ibid., p. 356.

144 Daniel Roche, Op. Cit., p. 189.

145 Pierre Defontaines, El Mediterráneo. Estudio de Geografía humana. Barcelona: Juventud, 1948, p. 111.

146 Id. Ibid., p. 112.

Quarentena

As doenças exigiam a quarentena. Em novembro de 1865 “eravamo in quarenntena” lamentava Enrico Giglioli a bordo de uma fragata. Para vencer “le lunghe ore” (longas horas) de reclusão, estudava os seres marinhos que caíam nas redes de mão, único objeto que as autoridades sanitárias permitiam usar¹⁴⁷. Em 1874, o navio Maria da Glória foi sujeito a quarentena ao chegar a Lisboa.

A Conferência Sanitária de Viena (1874) condenou a quarentena, mas foi o comércio quem a aboliu, pois Portugal perdia dinheiro com o desvio de linhas de vapor e de navios mercantes, bem como pelo fato dos passageiros não comprarem no período em que ficavam retidos nos navios. Em 23 de setembro de 1905 o governo aboliu o lazareto, onde ficavam os passageiros, criando um posto marítimo de desinfecção¹⁴⁸. Mas ainda em 1918, o navio Augusto Castilho, tendo saído de Lisboa, teve que cumprir quarentena no Porto do Funchal, pois “Lisboa era considerado porto sujo, e nós ficámos sujeitos, portanto, a quarentena rigorosa, o que é sempre desagradável para a tripulação dum navio, pois é uma espécie de prisão forçada a que o quarentenário é sujeito”, como narrou o tripulante Luis José Simões¹⁴⁹.

Um recuo para o século XVIII. Giacomo Casanova, informa-nos: “*Lançamos âncora no Porto de Veneza no dia 14 de outubro de 1745, e após a quarentena, feita nos próprios navios, desembarcamos a 25 de novembro*”¹⁵⁰. Imperioso agregar que o nosso herói provinha da Ilha de Corfù. E antes estivera com o turco em seu império. Enfim, sempre o medo das doenças contagiosas que leva o governo francês a impor também uma quarentena nos seus portos

147 Enrico Giglioli, “La fosforecenza del mare: note pelagiche, ed osservazione fatte durante um viaggio di circunnavigazione. 1865-1868”. Bolletino della Società Geográfica Italiana. Firenze, 1870, p. 111.

148 Patrícia Moreno, “A febre amarela e as relações Portugal-Brasil no século XIX”. BSGL, série 120, N. 1-12, 2002, pp. 176, 180 e 181.

149 João Palma Ferreira, Naufrágios, viagens, fantasias e batalhas. Lisboa: Casa da Moeda, 1980, p.214.

150 Memórias de G. Casanova, op. cit. , v. II, p. 722.

marítimos em 1832¹⁵¹. Em Lisboa não era diferente, pois uma descrição setecentista avisava que os navios deveriam esperar a permissão para entrar após as autoridades certificarem-se da saúde e do estado das doenças a bordo¹⁵². Em 1721 e em 1739, em vistas de algumas alarmantes epidemias proibiu-se em Espanha o cultivo do arroz¹⁵³, porque as planícies encharcadas eram causas de temores e a melhoria das condições agrícolas era indispensável. Assim, a Mitidja, de reputação sinistra até o século XIX, tornou-se mais salubre com o progresso da agricultura¹⁵⁴.

E em 1784 uma pestilencial epidemia voltava a incomodar as autoridades. No Império Português são as febres que matam na África ou nas partes do Brasil. 21 de maio de 1785: Joaquim José da Silva envia a lancinante carta ao Padre Davi José, em Luanda, para dar parte da morte do próprio filho que “passou desta vida para outra mais felis (sic), acabando-a no sertão de Massangano de humas febres”¹⁵⁵.

O Rei de Portugal instituíra uma Junta de Saúde em 1813. Uma Comissão de Saúde viria depois com o liberalismo. E em 1835 surgiria a legislação higienista que regulava a construção de cemitérios públicos e os funerais¹⁵⁶. Ora, esse tipo de medida não causaria mais tarde uma revolta popular, a da Maria da Fonte?

Entre todas as doenças, a malária foi a que mais persistiu um ente do meio geográfico, uma parte constante de vários gêneros de vida, de natureza endêmica. Ela precisa ser levada em conta ainda em 1900, quando na África subsaariana morriam 223 pessoas em cada cem mil por

151 Onildo Reis David, *O inimigo invisível. Epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador: Sarah Letras, 1996, p. 37.

152 *Description de Lisbonne, par le Chevalier dês Courtils, 1755*, in: *Bulletin des Etudes Portugaises*, Paris, T. 26, 1965.

153 J. Sarrailh, *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 24. Vide também: Chaunu, P. *História como ciência social*. Rio: Zahar, 1976, p. 217.

154 M. Sorre, *op. cit.*, p. 359.

155 W. J. Simon, *Scientific expeditions in the Portuguese overseas territories (1783-1808)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1983, p. 161.

156 L. Graça, **Enquadramento histórico da produção legislativa no domínio da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho (SH&ST)**. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, texto policopiado, 75 + 18 pp, 1999. http://www.ensp.unl.pt/luis.graca/historia1_legis_laws.html, 12/01/2010.

ano. Mesmo no resto do mundo eram 192 pessoas em cada cem mil por ano. Número que se reduziu em 1997 a apenas um! Mas na África subsaariana (incluindo a portuguesa) ainda no ano de 1997 registraram-se 165 mortos por cem mil!¹⁵⁷ Nesta mesma África os portugueses temem a tse-tsé, mosca transmissora da doença do sono (tripanosomose africana) e que infesta o triângulo formado pelo lago N'gami até a foz do Limpopo e do mesmo lago até o norte do Niassa¹⁵⁸. Nas savanas das regiões guineenses a tsé-tsé junta-se ao impaludismo, à disenteria e à tripanossomíase¹⁵⁹ e impede a vida humana saudável.

A doença do sono era conhecida inicialmente como “letargia dos negros”, até que começou a infestar também os brancos... Ela nunca incidiu fora da África (restringindo-se entre 20° norte e sul)¹⁶⁰ e se caracteriza por um longo período de “silêncio subclínico” até se manifestar com paralisias, obnubilação progressiva e morte. Também a oncocercose, causada por um verme nematóide (*onchocerca volvulus*) provoca a *river blindness* na África Equatorial. É a cegueira que surge, inesperada, ao lado de águas limpas e correntes. O agente transmissor é a mosca negra.¹⁶¹

Portugal metrópole e outros países do sul da Europa sobrevivem moderadamente a algumas doenças, ligadas mais ao gênero de vida mediterrânico do que ao clima, mais ao regime alimentar, como o Pelagro (erisipela) que atinge alguns distritos da Península Ibérica, ou a condições higiênicas, como a lepra, cujo bacilo fora descoberto em 1874 por Gerhard Henrik Armauer Hansen (1841-1912) na Noruega. Em plena alvorada do século XX, assolava Creta,

157 Veronica Bercht, “Esperanças desiguais”. Reportagem. N. 63, São Paulo, dezembro de 2004. Capelo, De Angola à contracosta. Lisboa: Europa-América, s/d, II, p. 38.

159 Robert Schnerb, « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). História geral das civilizações, t. VI, trad. de Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958, p. 101.

160 Este fato converge com a opinião de um autor para quem as patologias das áreas tropicais não se disseminavam pelo Velho Mundo. A Sífilis talvez seja uma exceção. Mas o inverso não é verdadeiro : os europeus trouxeram seus germes que dizimaram populações tropicais. Alfred Crosby, *Ecological Imperialism*. Cambridge University Press, 1994, p. 215.

161 Erney Plessmann Camargo, « Doenças tropicais », Estudos Avançados, N. 64. São Paulo : USP, dezembro de 2008, pp. 95-110.

Malta, Bósnia, Herzegovina e, particularmente, o mundo ibérico: Orense (na Galiza), Alicante, Andaluzia e Ilhas Canárias¹⁶².

Por fim, o escorbuto ainda é um problema. Cook acreditara ter solucionado o problema distribuindo chucrute aos seus marujos. Embora a Marinha Britânica levasse limões para afastar o escorbuto, era comum usar sucos prontos nos quais a vitamina C se desperdiçava. Depois que o gelo se despedaçou e a embarcação de Adolf Erik Nordenskjöld (que em 1879 descobriria a passagem nordeste entre o Atlântico e o Pacífico)¹⁶³ conseguiu sair de uma longa prisão no Ártico, o capitão mandou um telegrama da Costa da Groenlândia para Trömso, em que relatava muitíssimos casos de escorbuto, além de um marinheiro morto por uma pneumonia¹⁶⁴.

Além disso, o consumo de carne pilada em lugar da fresca respondia por crises de escorbuto, o que ficou evidente nas viagens polares de Shackleton e de Scott, quando era necessário adentrar o espaço vazio da Antártida sem fontes de vitamina C. É por isso que Amundsen alimentava-se de focas e, no anecúmeno antártico, comia seus próprios cães.

162 M. Sorre, *Op. cit.*, p. 388.

163 A passagem noroeste, ao norte do Canadá, foi feita por Roald Amundsen em 1906.

164 BSGI, 1873, X, fascículo I, p. 55.

Capítulo III

Espaço Técnico

“A civilização não é ter uma machina para tudo – e um milhão para cada cousa: a civilização é um sentimento, não é uma construcção. Há mais civilização n’um beco de Paris do que em toda a vasta New York” (Eça de Queiroz)¹⁶⁵.

Incomoda-se, o homem moderno, quando se vê longe das comodidades do seu ambiente artificial. Basta um blecaute. Estamos numa época em que ao meio “natural” se superpôs um espaço técnico, dominado pelo maquinismo e produzido pela Revolução Industrial.

Como temos visto aqui, os imperialistas, recortando o mundo ao seu bel prazer, provocam deslocamentos populacionais, alterações da paisagem e a globalização de doenças. Mas esbarram na resistência daquilo que o geógrafo Milton Santos chamaria de *rugosidades* do espaço. Ainda assim, logram criar um novo espaço (urbano).

O espaço oitocentista, sendo do capitalismo, é também das cidades, esta “forma superior de conquista do espaço”¹⁶⁶. As cidades morrem na fixidez, no isolamento. Precisam lutar com todos os meios disponíveis para romper o cerco. Para ligar-se às rotas comerciais. O comércio cria a cidade e não o inverso. Lisboa desenvolve-se ajudada pelo seu “destino geográfico”. Mas operária de seu próprio porvir, a cidade vinculou-se à rota que ligou, desde antigas eras, o Mediterrâneo e o Mar do Norte pelo estreito de Gibraltar, aberto efetivamente em fins do século XIV. Afinal, “o traço original do Ocidente (...) diz respeito à ligação das cidades em redes e à sua composição hierárquica”¹⁶⁷. Quem diz cidade, diz hierarquia, logo desigualdade.

As cidades necessitam vencer os campos ao redor, as distâncias das rotas, o relevo, os rios assoreados, como já vimos anteriormente. Derrotar os dilatados tempos que reduzem os

¹⁶⁵Eça de Queiroz, J. M. Correspondência. 5 Ed. Porto: Aillaud & Lellos, 1946, p. 17.

¹⁶⁶ Marisa M. Deaecto, “Fernand Braudel e o Estudo das Cidades: suas Rotas e Hierarquias nas Origens do Capitalismo Moderno”. História Revista. Goiânia, V. 13, N. 1, jan. jun. 2008, pp.71-92.

¹⁶⁷ Id. Ibid.

contatos. Os tempos encurtados das vidas individuais e das horas do dia claro, que limitam a urbanidade e a civilidade. Vencer o receio dos forasteiros, velho problema que suscitou tantas regulamentações medievais. Na alvorada do século XIX, o viajante temia os carregadores e os pedintes que assediavam os “viajantes”. Os lazzaroni de Nápoles, os temíveis guias de Milão ou Florença ou os mendigos da Andaluzia de fins dos setecentos assaltavam os viajantes tanto quanto os pícaros da Espanha do *Siglo de Oro*. Em Lisboa, 774 assaltos a mão armada conhecidos se fizeram na efêmera época de Dom Miguel¹⁶⁸. Por fim, o medo era também da noite.

O século XIX como nenhum outro viu surgir um novo espaço técnico. Mas a semi-periferia europeia não encontrará este espaço no mesmo ritmo que os países centrais. Digamos que a Europa compunha uma totalidade de diferentes meios geográficos, diversos espaços técnicos artificiais e diferentes ritmos de desenvolvimento desses espaços (que são também econômicos). Mas por outro lado, o mundo da época em que explodiam a Revolta do Porto e a de Nápoles (1820) não era um espaço com as mesmas defasagens e distanciamentos do início do século XXI. O Relatório de desenvolvimento da Organização das Nações Unidas de 2000 revelou que a disparidades de renda entre os países mais ricos e os mais pobres era da ordem de 3 para 1 em 1820. No final do século XX chegou a 80 para 1!¹⁶⁹

De toda forma, na arena da produção industrial (mas também agrícola), uma série de racionalizações se desenvolvia desde o século XVIII com ímpeto inovador, pois agora as técnicas industriais conformavam o mundo inteiro à sua imagem e semelhança. O espaço deixava de ser “natural” para fazer-se mais humanizado e artificial. Ferrovias, navios a vapor, maquinismo conspiravam para criar o espaço técnico, assim como a iluminação pública substituía a noite natural (de medos ancestrais) pela noite técnica, para aludir a um belo ensaio de um historiador português¹⁷⁰.

168 Mario Almeida, *Lisboa do Romantismo (Lisboa antes da Regeneração)*. Lisboa: Rodrigues & C., 1916, p. 50 e pp. 60-61

169 Nicolau Sevcenko, *A corrida para o século XXI. No loop da montanha russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p.43.

A Noite

O medo da noite era também um “medo de Estado”. Tanto que foi um chefe de polícia a mandar colocar lanternas nas ruas de Paris, transformando-a na “cidade luz” (La Reynie exerceu o cargo de 1667-1697). Um decreto de sua época determinava que de 20 de outubro a 31 de março (época fria de noites longas) os sinos indicassem a hora de acendê-las¹⁷¹. Paris tinha então 500 mil habitantes e 2.736 lanternas. Em 1740 eram 6.400 lampiões; em 1766, 7 mil¹⁷². A iluminação pública foi depois implementada em Londres (1668), Amsterdã (1669), Copenhague (1681), Viena (1687)¹⁷³ e Lisboa (1780). Nesta cidade, em 25 de outubro de 1689 a Câmara já consultava D. Pedro II (de Portugal) sobre os meios de se iluminar de noite as ruas da cidade. A ordem decisiva veio, a exemplo da França, também de um chefe de polícia: Pina Manique. Ele coletou 100 réis por mês aos moradores das ruas iluminadas, já que o governo lhe recusara subsídios da ordem de 20:000\$000 réis por ano. No dia 17 de dezembro de 1780 foram acesos 760 candeeiros de iluminação pública¹⁷⁴. Em 1788 havia um número um pouco menor de 718 candeeiros na cidade de Lisboa¹⁷⁵. Essa iluminação cessou em 1792 por falta de meios. Dez anos depois, ela foi restabelecida com 510 candeeiros (1 de fevereiro de 1802). Para sustentá-la foram estabelecidas contribuições por decreto (14 de abril de 1804)¹⁷⁶. Desde então, o Chiado, a Praça do Comércio, Cais do Sodré e outras áreas vitais da cidade estavam iluminadas. Mas em 1842, o Príncipe Lichnowsky observou que “Quando cheguei às primeiras ruas de Lisboa, já era

170 Joel Serrão, “Noite natural e noite técnica”, in Id. Temas oitocentistas. Lisboa: Horizonte, 1980, volume II, pp. 13-58.

171 J. Delumeau, “A realidade do mito”, Folha de São Paulo, 15 de agosto de 2004.

172 D. Roche, Op. Cit., p. 164.

173 J. Delumeau, “A realidade do mito”, Folha de São Paulo, 15 de agosto de 2004.

174 Fortunato Almeida, “Organização político-administrativa portuguesa dos séculos XVII e XVIII”, in: A. M. Hespanha, Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, pp.329-331.

175 Joel Serrão, “Noite natural e noite técnica”, op. cit., p. 25.

176 Fortunato Almeida, “Organização político-administrativa portuguesa dos séculos XVII e XVIII”, op. cit.

noite cerrada; numerosas patrulhas a pé e a cavalo percorriam todas as ruas e praças”¹⁷⁷. A noite persistia insegura. O botequim do Gonzaga, situado no Rocio era iluminado por “três enormes candeeiros (sic) de petróleo, dependurados, um outro d’azeite, no topo do balcão maciço e negro entornavam, de noite, uma luz escassa, desbotada”¹⁷⁸. Ora, Paris já tinha gás desde 1817¹⁷⁹. Em Lisboa, usou-se em 1849, mas só a partir de 1850 estendeu-se a toda a cidade a invenção de Philipe Lebon¹⁸⁰. Paris tinha 6.000 lampadários a gás em 1830¹⁸¹.

Nas vésperas da Regeneração, a *jeunesse dorée* do romantismo português andava pela Alfama ou nas tabernas dos altos da Graça à noite em busca de prazeres. A noite, já um pouco iluminada, punha a perder homens de boa estirpe. Dom Francisco de Paula Portugal e Castro (1817-1865), décimo terceiro Conde de Vimioso, tresloucado, apaixonou-se pela cantora Maria Severa. Foi na taberna Rosário dos Óculos, rua do Capelão, que ambos se conheceram. Severa cantava o fado na Tasca do Cegueta, no café da bola, mas também (segundo as más línguas) no café do Joaquim Silva (Campo de Sant’anna). E era nas adegas do Bairro Alto que ambos provavam o vinho da noite. E era em antros infectos da Mouraria que ela por vezes se escondia do amante em desespero¹⁸².

Durante a segunda metade do século XIX a luta contra a noite só será ganha ao final com a eletricidade. Sem esse espaço técnico, criado e recriado por processos industriais, não haveria uma série de inovações sociais. A noite abria-se ao convívio, ao trânsito, aos cafés, à boémia, só isso explica o anúncio das noites teatrais em dezembro de 1879 (Teatro Dom Luís)¹⁸³. Mas também se iam às reuniões de operários que, trabalhando durante o dia, apareciam à noite sedentos de salários maiores, da igualdade que respondia pelo nome de socialismo ou 177 Felix Lichnowsky, Portugal. Recordações do ano de 1842. Lisboa: Edições Ática, s/d, p.61.

178 Mario Almeida, Lisboa do romantismo, p. 206

179 D. Roche, op. cit., p. 164.

180 Id. Ibid., p. 297.

181 D. Roche, Op. Cit., p. 164.

182 Mario Almeida, Lisboa do romantismo, p. 227.

183 Arquivo Coimbrão, V. XI, Coimbra, 1952, p. 129.

simplesmente da companhia dos seus, conforme Marx os descreveu nos *Manuscritos de Paris* (1844). É também o aumento da velocidade de circulação demandada pela indústria que permite o trânsito de pessoas, idéias e a formação de associações regionais, nacionais e internacionais de trabalhadores (1864).

Cafés

Os cafés de Lisboa retratados na prosa desapressada do Tinop (pseudônimo de José Pinto de Carvalho)¹⁸⁴ respondiam a um crescimento populacional significativo, como já vimos. Mas também havia um desenvolvimento cultural europeu geral que remontava aos séculos XVII e, especialmente, XVIII. Afinal, os primeiros cafés públicos surgiram na Itália a partir de 1645. Nos países alemães eles se impuseram rapidamente ao longo do século XVIII. Em 1715 um dicionário descrevia o *Caffé-Crantzgen*, de mulheres, como um local de reunião de amigas íntimas para diversão e outras coisas que representavam um novo modo de vida no seio das camadas cultivadas da sociedade *esclarecida* ou *iluminada*¹⁸⁵. Logo a língua alemã desenvolveu duas palavras para designar a bebida (*Kaffe*) e o local em que se toma a bebida (*Kafe*), assim como ocorreu com o sueco. Em Hamburgo os cafés chegaram em 1671; em Leipzig apareceram a partir de 1657; em Haia em 1665; Viena em 1683; Ratisbona (Regensburg) e Nuremberg em 1686; Würzburg em 1697; na Suécia a partir da Guerra do Norte (1700-1721); na Prússia formou-se o chamado “Café inglês” em 1721 (ano da chegada do café a Berlim); os primeiros cafés londrinos remontam a meados do século XVIII, pois em 1715 havia na cidade de Londres dois mil cafés. Na França, em 1671, muitas butiques vendiam publicamente o “licor

184 Pinto de Carvalho (Tinop), J. Lisboa d’outros tempos. Lisboa: Fenda, 1991.

185 H. E. Bödeker, “Le café allemand au XVIII Siècle: une forme de sociabilité éclairée”. *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, T. XXXVII, Paris, oct-déc, 1990, p. 572-3.

arabesco¹⁸⁶. Em fins do século XVII havia em Paris 250 cafés e em 1715 eram 300 cafés¹⁸⁷. Em 1723 os cafés já eram 380 e em 1788 chegavam a 1800¹⁸⁸. Viena, cidade em que não faltavam maçons e gente de idéias novas, os cafés eram 37 em 1737, 48 em 1770, 64 em 1784 e mais de 60 em 1790¹⁸⁹. Evidentemente, foi preciso romper os tabus referentes à bebida que dava nome aos ambientes: o próprio café. Muitos médicos se opunham à negra bebida. O que provocava ironias dos mais inteligentes, como Voltaire. Kant, outro grande bebedor de café não se colocava atrás. O café (a planta) há muito superara os estreitos limites do mercado dos arredores de Moka, na Arábia e chegara a Java (1713), Ilha de Bourbon (depois, Reunião) (1716), Caiena (1722), Martinica (1723), Jamaica (1730) e São Domingos (1731)¹⁹⁰.

Um dicionário de 1845 definia o café como um *rendez-vous* político¹⁹¹. Ora, os cafés são, além de um novo espaço de sociabilidade, também um esteio para a agitação política. Ela, a política burguesa, não se abriga somente nos bastidores ou mesmo nas alcovas, pois precisa da companhia desses espaços semi-fechados onde o calor e a luz ainda prosseguem noite adentro. Os *literatti* precisam de público, seja nos cafés ou nas tabernas, já que os salões são restritos às classes dominantes, como bem observou Tocqueville em suas lembranças da Revolução de 1848. Assim, o Café de la Régence (1689) foi freqüentado em diferentes épocas por Diderot, Robespierre e Bonaparte.

O Café de Foy por Demoulins. O Café de Lemblin recebia os restos do Estado Maior Imperial.

No Café Valois reuniam-se os cavaleiros de São Luiz (defensores do trono)¹⁹². Eis a cidade

186 J. Leclant, *Le café et les cafés à Paris (1644-1693)*. Annales. Économies, sociétés, civilisations. Paris, janeiro de 1951.p.4.

187 A. Taunay, *História do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939, volume 1, pp. 135-203.

188 Daniel Mornet, *Origines intellectuelles de la Révolution Française (1715-1787)*. 4 ed. Paris: Armand Colin, 1947, p. 282.

189 Bödeker, op. Cit.

190 Pierre Chaunu, *A civilização na época das luzes*. Lisboa: Estampa, 1985, v. II, p. 47.

191 Charles Saint-Laurent, *Dictionnaire encyclopedique et usuel*, p. 186.

192 A. Taunay, p. 203.

espiritual com seu espaço técnico composto também por idéias¹⁹³ e pela “opinião pública, esta rainha que deu sempre leis ao mundo”¹⁹⁴. A Condessa de Castiglione, amante de Napoleão III e considerada a bela do século, chamava-se Virgínia Oldoini. Embora ela sonhasse com a Restauração Imperial e com a época áurea dos bailes do Segundo Império, retornou a Paris após a pacificação *versailleise* e preferiu a doçura da vida burguesa bem ao lado do café inglês¹⁹⁵...

Voltemos a nos restringir às escalas peninsulares. Diferentemente não será em Portugal. E também na Espanha. O Café como espaço público não passou despercebido a Theophile Gautier (1811-1872) quando este viajou pela Península Ibérica em 1840. Os cafés mais célebres de Madrid eram o da Bolsa; o Café *Nuevo* onde se reuniam os exaltados; um outro café que o autor curiosamente esqueceu o nome (“*J’ai oublié le nom*”) que era o *rendez-vous* habitual dos que pertenciam à opinião moderada. Já o Café do Príncipe era reduto dos artistas e *littérateurs*¹⁹⁶. Um anuário de 1830, fabuloso em todos os seus aspectos, descreve Madrid plena de novos costumes franceses, com mulheres que largam a mantilha e o negro véu, com hotéis, restaurantes e...cafés. E concluía: “*Le despotisme était encore dans le lois; mais, malgré l’empire des prêtres, la liberté faisait des progrès dans les mœurs*”¹⁹⁷. Em Portugal o citado botequim do Gonzaga, situado no Rocio, era o local em que se reuniam liberais da época do segundo liberalismo (anos 30 e 40 do século XIX). Lá também ficava o café do Nicola. Nos botequins jogava-se o dominó a quatro e apenas os homens lá iam. Eram espaços de discussão política. Afinal, foi no Botequim do Marrare que se encontraram os denunciadores da

193 Marisa M Deaecto, No império das letras. Circulação e recepção de livros na São Paulo oitocentista. São Paulo: USP, tese de doutorado, 2005.

194 J. Acúrsio das Neves, Obras completas. V. 4. Porto: Afrontamento, s/d, p. 69.

195 H. Fleischmann, Napoleon III et les femmes. Paris: E. Arrault, 1913, p. 232.

196 Th Gautier, Tra los montes: Voyage em Espagne 1840. Paris: Club des libraires de France, s/d.

197 C. L Lesur, Annuaire historique universel pour 1830. Paris: Thoissnier- Desplaces Libraire, 1832, p. 690. Exemplar do autor.

conspiração de Gomes Freire de Andrade¹⁹⁸. Era um local daquilo que Madame de Staëll chamaria em 1818 de *la rumeur publique*.

Bibliotecas

O progresso das luzes se fazia valer nas lâmpadas artificiais e na fruição noturna de leituras por parte de membros abnegados das classes populares. As bibliotecas públicas, ainda restritas aos de cima, tentavam tingir-se de cores populares (na medida em que permitiam as poucas taxas de alfabetização às quais faremos referência a seguir). Assim, “Em 2 de agosto de 1870 foram instituídas as bibliotecas populares, destinadas a desenvolver os conhecimentos das classes populares por meio da leitura moral e instrutiva; e pela lei de 18 de janeiro de 1883 se dispôs que as bibliotecas se conservassem abertas de dia e à noite”¹⁹⁹.

Bibliotecas e livrarias antes do avanço do mercado neste campo eram sinônimos. A circulação de obras impressas era muito limitada e as bibliotecas “públicas” quase inexistentes. Voltaire dizia que um livro sério tinha 50 leitores e um livro leve tinha 500²⁰⁰. Mas a época de Byron enfrentou uma revolução nas tiragens. Ele vendeu 10 mil exemplares de seu *The Corsair* no dia do lançamento. Na época da Regeneração, em Portugal, saía às ruas, por modestos 40 réis, os livrinhos populares da coleção “Biblioteca Econômica” (Walter Scott, Sue etc)²⁰¹.

Mas os efeitos da grande tiragem ajudaram antes os donos de jornais e só depois de 1840 os editores de livros. Em um ano (1836) as assinaturas de jornais parisienses passaram de 70 mil a

198 Gallut-Frizeau. "Coup d'oeil sur soixante-dix années de divertissements à Lisbonne (1790-1860). Bulletin des études portugaises et bresiliennes. Paris, T. 39-40, 1978-1979.

199 Gallut-Frizeau. "Coup d'oeil sur soixante-dix années de divertissements à Lisbonne (1790-1860). Bulletin des études portugaises et bresiliennes. Paris, T. 39-40, 1978-1979, p.35.

200 Carlo Cipolla, Instrução e desenvolvimento no Ocidente, p. 110.

201 A. Anselmo, “O comércio livreiro de cadernetas e fascículos”. Leituras: Revista da Biblioteca Nacional de Lisboa, N. 1, abril de 1997, p. 98.

200 mil²⁰². Mas Portugal, na segunda metade do século, posicionava-se entre os países com maior índice de jornais por habitantes, já que muitas cidades tinham o seu jornal local de pequena tiragem. Os hábitos de leitura, o espaço público do livro, seu formato e o comércio livreiro se transformaram também: A partir de 1851 tornaram-se comuns viagens de um dia para as massas, graças às locomotivas a vapor²⁰³, mas já um pouco antes (1848) a firma H. Smith & Son abriu a primeira banca de livros numa estação ferroviária, em Euston, Londres²⁰⁴. Evidentemente, a cidade espiritual ibérica ainda era distante do seu modelo francês. Daniel Mornet revelou dados sobre a redução do número de analfabetos na França através das assinaturas de jovens casadoiros na certidão nupcial²⁰⁵.

Na segunda metade do século XIX a disparidade entre a Península Ibérica e a França é grande. Em 1860 havia em Espanha 76% de pessoas totalmente iletradas sobre a população total; em 1877 eram 72% e em 1887 eram 68%, enquanto na França entre as pessoas acima de seis anos no ano de 1872 eram 31%. O número de crianças na escola primária crescia muito lentamente de 800 mil em 1850 a dois milhões em 1895²⁰⁶. Em Portugal, a taxa de analfabetismo era de 82,4% em 1878²⁰⁷. Em 1911, a taxa na Espanha era de 53% e na Itália de 46%. Em Portugal era de 75%.

Entre os grupos de imigrantes com mais de dez anos que entraram nos Estados Unidos em 1897, a percentagem de analfabetismo era 4% entre os franceses, 2% entre os alemães, 57% entre os portugueses, 51% entre os italianos. Somente 13% entre os gregos e 7% entre os espanhóis. Mas

202 Robert Escarpit, *La revolution du livre*; 2. ed. Paris: UNESCO, 1969, p.23.

203 Eric Hobsbawm, *A era do capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 216.

204 Alberto Manguel, *Uma história da leitura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 167.

205 Mornet, D. *Op. cit.*, p. 424.

206 Carlo Cipolla, *Instrução e desenvolvimento no Ocidente*. Lisboa: Ulisséia, 1969, pp. 16 e 90.

207 Joel Serrão, *Do sebastianismo ao socialismo*. Lisboa, ed. Horizonte, 1983, p.134.

a amostra de gregos e espanhóis era muito pequena, pois sabemos que a Itália era muito mais letrada que a Espanha naquele período.

Todos os dados aqui considerados (da ciência, da técnica, medicina, transportes e, agora, cultura) nos revelam sempre uma condição semi-periférica que combinava avanços *pari passu* aos países centrais e atrasos lancinantes. Vemos sempre uma desconexão entre o pequeno avanço das forças produtivas e um compartilhamento de bens superestruturais²⁰⁸, porém restrito a camadas mais privilegiadas. Isto explica que na Itália, em 1848, havia 45 bibliotecas com mais de dez mil volumes e em 1880 havia 493. O número de volumes, em igual período, passou de 2.274.000 a 4.349.000, um número superior ao Reino Unido e não muito abaixo de Alemanha e França. Em 1848 a Península Ibérica tinha 24 bibliotecas com mais de dez mil volumes e em 1880 tinha 90. No mesmo período o número de volumes subiu de 963.000 a 1.200.000.

A Biblioteca real de Lisboa tinha 85 mil volumes e a da Universidade de Coimbra 38 mil. Na Espanha a biblioteca Real de Madrid tinha 200 mil volumes e a do Escorial 90 mil. A Itália era servida com mais bibliotecas importantes: Bolonha tinha 160 mil livros; Florença (Magliabecchiana) tinha 120 mil; ainda em Florença a biblioteca do Grão-Duque ostentava 80 mil volumes; Milão (Brera) 140 mil; Universidade de Pádua 70 mil; Universidade de Pávia 50 mil; Universidade de Turim 110 mil e Veneza (San marco) 70 mil. Nenhuma delas atingia a cifra dos 450 mil livros da Biblioteca de Paris, 400 mil de Oxford ou 400 mil de Munique. As Bibliotecas Imperiais de Viena (300 mil) e de São Petersburgo (também 300 mil) eram importantes, mas podemos notar que um país como a Itália não estava atrás do resto da Europa Ocidental, até porque certas regiões do país receberam o influxo do desenvolvimento francês e austríaco antes, como o Piemonte. Em 1871 havia na Itália 69% de iletrados, mas o norte exibia a taxa de 54%, o centro 75%, o sul 84% e as ilhas 86%²⁰⁹. Ora, por volta de 1850 já

208 No século XIX isto se deu principalmente por causa da proximidade geográfica e das tradições históricas também elas determinadas pela convivência em espaços geograficamente próximos.

209 Todos os dados em: Cipolla, Instrução e desenvolvimento no Ocidente, pp. 85, 111 e 114.

havia um grupo considerável de países com menos de 30% de iletrados adultos: Dinamarca, Ilhas Faroas, Finlândia, Alemanha, Holanda, Islândia, Noruega, Escócia, Suécia e Suíça.

Técnica e Velocidade

Portugal, estreita faixa de terra no Ocidente europeu sempre viveu uma curiosa ambigüidade: seu litoral era a única via de integração através da navegação de cabotagem e seus habitantes (litorâneos) alargavam a consciência geográfica, abraçando num relance o Atlântico, o Brasil, o Oriente. Mas apesar do dinamismo litorâneo e, em menor medida, fluvial, “o hinterland português” ficara “à margem das correntes de circulação nacional e internacional, incrustado num tempo devoluto”²¹⁰. Mesmo a navegação fluvial foi tristemente limitada pelo assoreamento dos rios. Tudo era velocidade pequena, pequeníssima. “Espaço, inimigo número um”, diria Braudel.

Durante milênios os homens acostumaram-se a velocidades tímidas. Andava-se a pé de tal sorte que o Príncipe Lichnowsky achava Lisboa grande demais em 1842 porque ordinariamente aproveitava “as frescas horas da manhã para percorrer Lisboa em todas as direções, o que exige muito tempo por causa da grande extensão da cidade, pois que, por exemplo, de minha casa até à Ajuda tinha de andar a extensão de uma légua”²¹¹. Em outras paragens, ao sul do Mediterrâneo, encontraremos a velocidade do camelo que não chega a 4 km por hora²¹².

O uso do balão por Blanchart em 1785 não podia substituir os meios de locomoção terrestre. Isto porque os balões não tinham boa dirigibilidade, algo que só começaria a ocorrer com dirigíveis rígidos de Von Zeppelin em 1900 e com balões voando em circuito estabelecido com Santos Dumont (1873-1930) em 1901 (três anos antes do uso do avião pelo mesmo Santos Dumont). A travessia aérea do canal da Mancha seria feita só em 1909 por Bleriot. Ainda assim

210 Id. Temas oitocentistas. Lisboa: Horizonte, 1980, volume I, p. 103.

211 Felix Lichnowsky, Portugal. Recordações do ano de 1842, op. cit, p. 107.

212 Paul Vidal de La Blache, Principes de géographie humaine. 2. Ed. Paris: Armand Colin, 1936, p. 221.

foi um balão que permitiu a Gambetta fugir de Paris depois da derrota francesa na Guerra Franco – Prussiana. E os communards de Paris, sitiados pelas tropas alemãs, usaram balões para distribuir suas proclamações revolucionárias às províncias francesas.

No reinado de Jorge II (1727-1760) a velocidade habitual das viagens não era superior ao século de Julio Cesar (I AC), quando ele demorou oito dias para vencer uma distancia de 730 milhas terrestres de Roma a Rhodamus. Em 1639 Carlos I levou sete dias para ir de cavalo de Berwick a Londres (uma distancia de 300 milhas). Todavia, em 1784, um membro do Parlamento inglês, John Palmer, saiu de Bristol as 16 h e, viajando a uma velocidade de 10 milhas por hora, chegou ao correio geral de Londres, na *Lombard Street* as 8 horas da manhã. Mas já eram os tempos da instituição de um verdadeiro sistema de transporte conhecido pelo nome de “mala-posta” (*mail-coach*)²¹³.

O cavalo também acelerava o transporte, especialmente de militares em montaria, mas mesmo numa campanha militar os mensageiros não poderiam ir de Paris a Moscou rapidamente durante as Guerras Napoleônicas (2945 Km). Na verdade, entre Bérezina e Paris (2.500 Km) Napoleão consumiu 12 dias²¹⁴. No caso português, além do cavalo, imperou desde a conquista romana ou mesmo antes, o carro de bois para todo o tipo de transporte (elemento que se transferiu ao Brasil)²¹⁵. Em meados do século XVII uma carta régia chegava em 13 dias de Lisboa até Miranda do Douro e uma correspondência comercial entre Lisboa e Porto demandava 15 dias para obter resposta em meados do XVIII²¹⁶. Ora, esses retardamentos das notícias faziam a lamentação dos revolucionários. Vincenzo Cuoco, inspirador da noção de *Revolução Passiva* de Gramsci, parecia conferir elementos espaciais preciosos ao futuro conceito gramsciano²¹⁷.

213 G. J. Whitrow, O tempo na historia. Concepções do tempo da pré-história aos nossos dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993., p. 179.

214 Pierre Rousseau, Histoire des techniques et des inventions. Paris: Fayard, 1958, p. 346.

215 Bernardino J Souza, Ciclo do carro de bois no Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 71.

216 Joel Serrão, Temas oitocentistas. Op. cit., volume I, p. 108.

217 Antonio Gramsci, Il Risorgimento. Torino: Riuniti, 1975, p. 88.

Afinal, a territorialidade é imanente ao retardamento das ações políticas revolucionárias e a ausência de comunicações desintegrava o chamado *popolo minuto*, a arraia miúda, o povo que deveria ser alçado à condição cidadã.

Sem cidades não há cidadania, dizia Magalhães Godinho. E sem vias de comunicação entre elas não há formação nacional e articulação política nacional (algo que o velho Marx notou acerca de um “atrasado” campesinato francês ligado ao pequeno modo de produção mas não ao mercado espacialmente dilatado). Segundo Cuoco “uma Rivoluzione ritardata” é um mal gravíssimo. E esse retardamento é determinado pelo espaço. Dois meses depois da publicação em Napoli da Lei sobre a questão feudal, esta ainda não havia sido publicada em todo o Departamento de Voturno, vale dizer, no departamento mais próximo (piú vicino) de Napoli. Lamenta-se o autor: “...e la legge feudale era tutto nella nostra Rivoluzione”²¹⁸.

Em 1754 a viagem entre Londres e Edimburg demandava entre dez dias (verão) e doze dias (inverno). Já no fim daquele século, com a melhoria das estradas, fora reduzida para 72 horas. Na mesma época Dona Maria I mandava abrir uma estrada entre Lisboa e Coimbra cujo trajeto era completado em três dias. Neste caso, a rota e os melhoramentos surgem em função da Universidade. Trata-se de um exemplar do que um autor maior chamou de *routes intellectuelles*²¹⁹, o que não deve ser estranho a uma geografia humana que há muito compreendeu (como Hettner)²²⁰ que as características espirituais devem ser consideradas em seu aspecto geográfico.

Por volta de 1820 a viagem entre Lisboa e Porto demorava uma semana. Grande avanço na viagem por barco a vapor com escala em Figueira da Foz: dois dias. Uma distância mais curta (até Vila Franca de Xira) fazia-se num dia (ida e volta)²²¹. Eram os tempos das diligências. Em

218 Vincenzo Cuoco, Saggio storico sulla Rivoluzione napoletana Del 1799. Bari: Laterza, 1929, p. 155. Primeira edição: 1806.

219 L Febvre, La terre et l'évolution humaine. Introduction géographique a l'histoire. Paris: Renaissance du livre, 1922, p. 406. Primeira edição.

220 Cf. Krebs, op. Cit., p. 13.

221 José L. F. Carvalho, Memórias. Lisboa: Assírio e Alvim, 2. ed., 1985, p.79. A primeira edição é de 1855.

1832 aquela viagem de Londres a Edimburg caíra para 42 horas e 33 minutos²²². Na França o ritmo das diligências era em 1841 de seis milhas²²³ por hora enquanto as malas-postas, mais leves, viajavam a 10 milhas por hora²²⁴. Na Espanha as diligências não superavam 10Km/h²²⁵. Em Portugal encontraremos ainda em 1842 um cavaleiro miguelista na companhia de sua esposa, uma loura inglesa, dentro de um cabriolé mais adequado às ruas de Paris do que aos caminhos montanhosos do Minho²²⁶. Nos distantes espaços do Império Português na América, o serviço postal entre São Paulo e Rio de Janeiro demorava 15 dias às vésperas da independência do Brasil²²⁷. Muitos decênios depois (1858) Robert Avé Lallemand estimava em duas ou três semanas o tempo de viagem por terra entre São Paulo e Rio de Janeiro, sendo já preferível o percurso pelo oceano feito em 24 horas²²⁸. Em 1822 o futuro Dom Pedro IV vencera as 96 léguas entre estas duas cidades, em dez dias²²⁹. Ora, estas lentidões integravam diretamente e determinavam em última instância as ações políticas e administrativas (para não falar das militares). Neste caso, não nos reportamos ao tempo dos correios e dos navios, mas ao tempo do Estado, da burocracia. Estado que é também ele elemento de retardamento da História. O Estado é um elemento do espaço.

222 Peter Mathias, *A primeira nação industrial. Uma história econômica da Inglaterra*. Lisboa: Assírio e Alvim, 1969, p. 98.

223 A milha de origem portuguesa, transmitida ao Brasil colonial, era da relação 1 milha = mil braças = 2.200 metros. A milha aérea (também usada em navegação) dos países de língua inglesa é igual a 1.609 metros. A milha náutica internacional é igual a 1.852 metros. Uma milha náutica inglesa, à qual Birnie (vide nota seguinte) provavelmente se refere, é igual a 1.853 metros e 25 centímetros. A milha terrestre inglesa equivale a 1609,35 metros. Cf. Whitrow, *op. cit.*, p. 178.

224 Arthur Birnie, *História econômica da Europa*. Rio de Janeiro: Zahar, 1964, pp.54-55.

225 Josep M. Buades, *Entre Mares*, p. 182.

226 Felix Lichnowsky, *op. cit.*, p. 187.

227 J. B Spix, e C. F. P. Martius, *Viagem pelo Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, volume I, p.157.

228 Marisa M. Deaecto, *No império das letras*, *op. cit.*

229 Oliveira Lima. *O Império brasileiro*. São Paulo: Melhoramentos, sd, p. 275.

Obras viárias reduziram o preço das viagens e fizeram das inovações, processos que extrapolaram as classes sociais. Afinal, os espaços são também recortados socialmente. O ilustrado José Liberato Freire de Carvalho numa viagem a Paris à qual faremos referência mais adiante contou em suas *Memórias* ter encontrado uma “jovial francesa”, simples serviçal, que lhe disse: “Meu senhor! Quanto vos invejo o irdes ver Paris! Todos me contam que é o paraíso do mundo! E eu ainda lá não fui... A pobre rapariga, apesar de estar a bem poucas léguas do paraíso, que tanto invejava, ainda não tinha achado até ali uma alma caridosa que a levasse lá!”²³⁰. Afinal, mulheres não andavam sozinhas ao léu e os pobres ainda nasciam e morriam num espaço limitado. A percepção subjetiva compõe decerto um espaço vivido (na concepção fenomenológica do geógrafo canadense Armand Frémond)²³¹, recortado, entre outros fatores, pela classe social.

Não havia o turismo de massas. Os pobres (um pouco remediados) esperariam (no caso inglês) a metade do século para fazerem viagens baratas de um dia por trem. Quando muito, havia os viajantes curiosos, ricos ou sob algum mecenato. Assim, Goethe vai para a Itália, Teophile Gautier para a Espanha e Gerard de Nerval, este amigo de Gautier, visita Viena provavelmente em 1839 e, ao contrario do que ele mesmo informa no seu supracitado livro meio fantasia meio relato verídico, parte de Marselha a primeiro de janeiro de 1843 e chega dia 16 a Alexandria, depois de uma escala em Malta e outra na Síria.

O preço do transporte de passageiros Paris – Marselha por diligência em 1798, na primeira classe era 155 francos; na segunda classe 122 francos; na terceira classe 82 francos. Em 1831 eram (por ferrovia) 106, 80 e 59 respectivamente. Embora tais dados digam muito pouco, porque são apenas nominais, o preço real das passagens em transporte ferroviário francês baixou uns 200% entre 1831 e 1881. O trajeto Paris – Marselha, feito em 359 horas na metade

230 J. L. Carvalho, Op. cit., p. 105.

231 Apud Sandra Lencioni, *Região e geografia*. São Paulo: Edusp, 2003, p. 155. Ao considerar os objetos como fenômenos que devem ser analisados consoante aparecem na consciência, a geografia fenomenológica, humanista, passa a incorporar os mores, valores e intencionalidade presentes na produção do espaço e dos deslocamentos (como as migrações). Evidentemente, esta geografia supervaloriza elementos subjetivos e perde de vista elementos objetivos, embora Frémond também se refira a um espaço objetivo.

do século XVII ou em 184 horas em 1782, era feito em 112 horas em 1814, em 80 horas em 1834, em 38 horas e 20 minutos em 1854 e em apenas 13 horas e 52 minutos em 1887. Em 1841, o preço da viagem de trem de terceira classe na França era de 41,35 francos correntes, em 1910 era de 35 francos (o preço real também caiu no mesmo período).

O afrancesado português José Liberato de Carvalho atravessou o Canal da Mancha em 1819 na direção, é evidente, de Paris²³². Bem, numa quinta feira Santa o nosso Liberato de Carvalho estava em Calais e no dia seguinte almoçava em Amiens e dormia em Chantilly, bem perto de Paris. No Sábado de Aleluia ele almoçou, servido por uma “moça esbelta, francesa em todo o rigor da palavra”²³³. No meio da tarde, ele estava em Paris. Na metade do século XVII a mesma viagem de Calais a Paris demandava 123 horas. Em 1782 cerca de 60 horas. Em 1814, cerca de 40 horas. O nosso memorialista português perdeu-se em almoços, jantares e cortesias para demorar quase três dias. Em 1834, a mesma viagem era feita em 28 horas. E em 1854 em 6 horas e 40 minutos. Tempo que retrocedeu a cerca de 4 horas e meia em 1887, de acordo com o álbum de Cheysson (1888). Evidentemente falamos de uma época em que a rede mundial de ferrovias passou de 100 mil Km em 1860 para 800 mil Km em 1900.

Para se ter uma idéia das distâncias, o Reino de Portugal, em léguas²³⁴ tinha seu maior comprimento, desde Melgaço, na província do Minho, até ao Cabo de Santa Maria, no Algarve, de 104, e sua maior largura era de 44 léguas entre Campo Maior até o Cabo da Roca, este último promontório do Continente Europeu. O país apresentava, segundo textos oitocentistas, 5.288 léguas quadradas. Às vezes, uma simples viagem nos arredores de uma cidade grande como Paris ou Madrid exigia um esforço titânico. Gustave Doré e Charles Davillier viajando pela Espanha no primeiro quartel do oitocentismo percorreram cerca de 30 léguas no trajeto entre Madrid e Cuenca em 20 horas²³⁵. Durante todo o seu reinado, Fernando VII, este rei de intentos

232 J. L. Carvalho, Op. cit., p.79.

233 Reconhecemos aqui, sem dificuldade, aquela “jovial francesa” referida anteriormente. Vê-se que o memorialista, sem os talentos de Giacomo Casanova, não percebeu que poderia levá-la a Paris, como ela desejava.

234 Léguas portuguesa: 5.572 metros.

235 G. Doré, e Ch. Davillier, Viaje por España. Madrid: Grech, 1988, v. II, p. 279.

absolutistas, abriu somente 914 quilômetros de estradas. Enfim, os testemunhos negativos sobre as condições de viagem só amainavam no que tange a Catalunha, cuja *compañia de reales diligencias* é de 1815 e que fez investimentos pioneiros nas comunicações e transportes²³⁶. A ligação entre Porto e Lisboa em 1842 ainda era feita pelo vapor, pois as estradas eram tão más que os correios de posta faziam a viagem em quatro ou cinco dias, enquanto um vapor luso fazia a mesma viagem em 36 horas e um inglês em 18 horas²³⁷.

Só por volta de 1855 é que um tal Gomes começou a fabricar tilburys em Portugal e isso coincidia com uma nova época de transportes e passeios públicos. Até então dominava a sége, uma antiga carruagem de duas rodas, de um só lugar e fechada²³⁸. Portugal só conhecerá avanços em sua circulação mercantil e de pessoas depois das reformas liberais de Mouzinho da Silveira e das convulsões setembristas. Adotou-se a macadamização²³⁹ das estradas, a construção de vias de ferro e estradas de rodagem. Todavia, a pavimentação precisa respeitar a geografia. No Funchal, Ilha da Madeira, as ruas eram bem pavimentadas com material local (rochas basálticas bem duras)²⁴⁰.

O nome político dessa empreitada foi fontismo (em alusão à política de Fontes Pereira de Melo). É em agosto de 1851 que Fontes Pereira de Melo assume as finanças (fazenda) que ele manterá até junho de 1856, para retomá-las em março de 1859. Mais tarde ele seria primeiro ministro de 1871 a 1877, de 1878 a 1879, de 1881 a 1883 e de 1883 a 1886. Como definiu um eminente historiador: “A política conhecida sob o nome de fontismo consistiu em desenvolver a rede rodoviária e os caminhos de ferro - estes são instalados a partir de 1853. Trata-se então

236 Vicens Vives, J. História econômica de España. Barcelona: Editorial Veicens-Vives, 1977, p. 616.

237 Lichnowsky, op. cit., p. 155.

238 Mario Almeida, Lisboa do romantismo, p. 255.

239 Referência às inovações técnicas de pavimentação de John Loudon Mac-Adam (1756-1836) e Thomas Telford (1757-1834).

240 Brunhes, J. La géographie humaine. Paris: PUF, 1947, p. 56.

essencialmente de uma política de circulação, destinada a facilitar a mobilidade das mercadorias e a comercialização do país”²⁴¹.

Entre 1877, quando Portugal tinha 943 Km de ferrovias e os dois anos seguintes à proclamação da República, a malha ferroviária triplicou (2974 Km em 1912). E até o fim da República chegou a 3375 Km. Já de início, a linha do norte (ligando Porto, Coimbra e Lisboa) permitirá que a Questão Coimbrã (1865) tenha uma amplitude inédita com a facilidade de comunicações²⁴² das notícias²⁴³. A ligação de Lisboa ao exterior pelo entroncamento de Badajoz (1856) e acessoriamente ao Porto (1863-64) retomava dois eixos fundamentais das estradas romanas em Portugal²⁴⁴ e permitia aos alunos de Coimbra o acesso mais rápido aos livros (e idéias) franceses. Um autor informava em 1861 que as principais ferrovias estavam apenas em estudos, embora já houvesse várias estradas para diligências de primeira e segunda classe prontas. Retornava às ferrovias para dizer que na direção norte, a linha até o Porto estava apenas sendo projetada. Para o sul encontrava-se pronto apenas o trecho (ou troço, como preferem os portugueses) que vai de Barreiro até Vendas Novas²⁴⁵. Só mais tarde haveria um ramal até Évora e outro até Beja. Curioso que o mesmo autor colocava a Espanha em situação muito pior no que tange às vias de comunicação:

“Há na Hespanha seis estradas geraes, que, partindo de Madrid, terminam nos confins do reino, e outras muitas transversaes, que servem de comunicar umas cidades com outras. Algumas transversaes, e todos os demais caminhos secundários de Hespanha, são de difícil trânsito, e todos em geral de pouca segurança pública. Há na Hespanha um só caminho de ferro – de

241 V. M. Godinho, *Prix et monnaies au Portugal*. Paris: Armand Colin, 1955, p. 300.

242 Ficara para trás os tempos de Claude Chappe (1763-1805) e seu sistema de sinais de 1793 que podia transmitir notícias de Estrasburgo a Paris através de monstruosas 45 estações em 6 minutos e meio. Agora, apareciam os cabos submarinos e tudo o mais. Vide: H. E Friedlander, e J. Oser, *História econômica de la Europa moderna*. México: Fondo de Cultura Economica, 1957, p. 167.

243 Joel Serrão, *Temas oitocentistas*, op. cit., V. I, p. 129.

244 Id. *Ibid.*, p. 126.

245 Botelho, M. F. M. *Noções elementares de Geographia mathematica, política e atmospherometeorológica*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1861, p. 194.

Barcelona a Mataró; mas tracta-se da construção d'outros. Dos canaes de navegação um só acha-se concluído – o fernandino, no Guadalquivir; e todos os demais, uns estão de todo obstruídos, outros somente em parte soffrem uma navegação difficil”²⁴⁶. O trem alcançava a velocidade de 30 Km/h e o custo do quilômetro construído na Espanha era até dez vezes maior do que na Inglaterra, França ou Holanda, devido à orografia espanhola, caracterizada pelo desnível da Meseta e formada por muitas serras. As linhas quase não eram rentáveis²⁴⁷.

Segundo Oliveira Martins: “A progressão da capacidade efectiva de transporte corresponde aos seguintes números n'uma série que tenha o homem como unidade”: 1 (homem): 7 (cavalo): 80: (cavalo puxando carroça em estrada macadamizada = 443 (carris de um tramway = 18 mil = comboio rebocado por locomotiva)²⁴⁸.

A velocidade e a pavimentação demorariam a causar o problema do trânsito excessivo de carroças e, futuramente, automóveis. Mas em 1835 a Grã Bretanha aprovou uma lei para que as carruagens se mantivessem sempre à esquerda. A maior parte da Europa (o sul incluído) seguiu a mão francesa e não a inglesa. Mesmo os Estados Unidos abandonaram os britânicos neste quesito. Tanto que na tarde de 31 de dezembro de 1931, Churchill foi atropelado em pleno centro de Nova York por um táxi²⁴⁹. Ele não estava acostumado a olhar para a esquerda antes de atravessar a rua...

Fundo Oceânico

Até o século XIX desconheciam-se as profundidades oceânicas. Da metade do século até a Guerra Européia (1914-1918) este conhecimento se tornou mais preciso. Ao menos para os instrumentos da época. Com a posterior eco-sondagem, através de cálculos de tempo de sons

246 Id. Ibid., p. 267.

247 Josep M. Buades, Entre Mares, p.183.

248 J. P. Oliveira Martins, O regime das riquezas (elementos de chrematística). Lisboa: Livraria Bertrand, 1883, p. 75.

249 Stuart Ball, Winston Churchill. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006, p. 124.

emitidos pelo esbatímetro dos navios na direção do fundo do oceano. Conhecendo-se a velocidade do som na água, estabelece-se, pelo tempo de demora do “bater e voltar” do som emitido, a profundidade.

Quem estudar os mapas de fundos oceânicos do século XIX e início do século XX notará um crescente adensamento de informação cartográfica. Isto demonstra o quanto o oceano, de “meio natural” tornava-se um meio mecanizado, técnico, como diria Milton Santos. Certamente, o meio natural já era ele mesmo produzido pelos homens, pois o Atlântico passara a existir como ente geográfico a partir do estabelecimento de rotas oceânicas no período que alguns historiadores marxistas da economia denominaram de “capitalismo comercial”. Mas o meio técnico foi produto da primeira Revolução Industrial.

O meio técnico oceânico implica a existência dos navios a vapor, dos cabos submarinos, das medições de profundidade, das cartas náuticas cada vez mais precisas e da inserção de interesses políticos e econômicos que produzem novas rotas e abrem novos estreitos através dos canais como o de Suez e o do Panamá.

O Tempo

Tendo partido de Jacarta (chamava-se, então, Batávia) a 23 de setembro de 1827 com destino a Macau, o Navio Vasco da Gama percorreu um mês e três dias a Costa de Bornéu. No dia 26 de outubro, às 22 horas, encalhou junto à Ilha de Balabak. O leme quebrou. Como a embarcação tinha uma tripulação de 45 portugueses e 75 carregadores chineses e carregava sândalo, cera, especiarias, ninhos de pássaro, cálem e 70 mil patacas, logo foi vitimado por uma “caterva de malvados” malaios, munidos de “crises²⁵⁰, lanças, zarabatanas, peçadas de setas ervadas”

250 Punhal malaio.

(envenenadas)²⁵¹. A corveta portuguesa Duque de Palmela encalhou a 16 de março de 1873 na costa de Anan. Era o sétimo dia de viagem entre Hong-Kong e Saigon.

Em pleno século XIX os naufrágios ameaçavam as embarcações; a meteorologia e a climatologia estavam na sua infância e, como veremos, pouco se conheciam as profundidades oceânicas. No campo das medições de quantidade de chuva (imprescindíveis para a meteorologia, climatologia e, com o passar do tempo, para a agricultura) eram frágeis os instrumentos pluviométricos. Havia discrepâncias grandes nas medições, como o comprovou Heberden em 1769. Um pluviômetro colocado no alto da torre da Abadia de Westminster, a 45 metros do solo, recebia menos da metade da chuva de outro situado mais abaixo²⁵². No decorrer do século XIX houve lenta evolução na explicação das discrepâncias. A Península Ibérica foi se distanciando das discussões e avanços, embora em seu período ilustrado tivesse dado a partida juntamente com ingleses e franceses. As observações pluviométricas mais antigas em solo peninsular remontam a 1786 (recolhidas por Salvá). E desde 1805 no observatório da Marinha de São Fernando. A guarnição inglesa de Gibraltar fez as suas desde 1791²⁵³. Em Portugal, embora haja séries oitocentistas em Campo Maior (1864), Lagos (1865), Guarda (1866), Coimbra (1866), Évora (1870) e Lisboa (1871), foi a criação da Universidade de Lisboa, após a proclamação da República, que impulsionou os observatórios: eram 14 as estações em 1913²⁵⁴.

A cartografia ainda era incipiente também. Os mapas descreviam todo um subcontinente que foi chamado de África Negra como um grande vazio: a África Tenebrosa (darkest África). Até a metade do século conheciam-se as latitudes e viajava-se bem no sentido norte-sul pela costa da África utilizando-se o astrolábio e as cartas náuticas existentes. Aquele instrumento era usado

251 Bartolomeu António Tavares, História do naufrágio acontecido em 1827 ao navio português Nova Aurora, da praça de Macau, do proprietário e Capitão Vicente Francisco Baptista. Aventuras dos naufragos e outros sucessos que experimentaram em onze meses e dezoito dias até chegarem a Singapura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1831. In: João Palma Ferreira, Naufrágios, viagens, fantasias e batalhas. Lisboa: Casa da Moeda, 1980.

252 Pedro Gonzalez Quijano, Mapa pluviométrico de España. Madrid: Instituto Juan Sebastián Elano de Geografia, 1946, p. 40.

253 Id. Ibid., p. 130.

254 Id. Ibid., pp. 136-137.

para “tomar a altura do sol, operação que se não podia fazer bem a bordo, pois que, por menor que fosse o balanço do navio, se cometiam erros de 4 e 5 graus”²⁵⁵. A orientação exata era virtualmente impossível. A navegação em demanda do Ártico orientava-se também pela estrela alfa da Ursa Menor (estrela polar)²⁵⁶, mas os pólos geográficos só foram conquistados na época do imperialismo.

Desconhecia-se a longitude. As linhas circulares que a apontam são os meridianos, perpendiculares ao equador e que passam pelos pólos. A longitude é o arco do paralelo que passa pelo local que se quer medir até o meridiano referencial (Greenwich). Era preciso usar um relógio com referência à hora inglesa. Assim, se calculava a longitude como igual à hora universal menos a hora local. Uma vez obtida a diferença se a transformava em graus. 24 horas equivalem à circunferência da terra ou 360°. Uma hora equivale a 15°, um minuto de tempo a 15 minutos de arco e assim por diante. É preciso considerar, entretanto, que em cada latitude o arco da longitude tem um comprimento diferente, sendo quase insignificante próximo aos pólos²⁵⁷.

Todo o problema residia em dois pressupostos, portanto: a precisão dos relógios e a adoção de uma hora referencial (que seria a inglesa). Um erro de quatro segundos podia causar a diferença de uma milha náutica, o que foi melhorado com a invenção do cronômetro. Conhece-se a longa história da medida do tempo e o interesse inglês em se obter um relógio preciso. Em 1714 o Parlamento Britânico chegou a anunciar uma recompensa a quem descobrisse um método

255 L. A. P. Silva, *A Astronomia dos Lusíadas*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1915, p.110.

256 O nome Ártico, proveniente do grego, significa urso. A Antártica surgiu como derivação daquele nome: anti-ártico que gerou o adjetivo antártico e o substantivo Antártica. Posteriormente se adotou Antártida, por analogia com Atlântida, o continente perdido. Ulisses Capozzoli, *Antártida*, S. Paulo: Edusp, 2001, p.140.

257 Ora, como sabemos o raio da terra ($R = 6371$ Km) podemos calcular a distância entre dois fusos horários em cada latitude (α) com a fórmula $y = x \cdot 2 \cdot \pi \cdot R \cdot \cos \alpha / 360^\circ$. Onde $0 \leq X \leq 360^\circ$ e X é o número de graus que se quer calcular. Na altura do equador, onde o interior do território africano desafiava as imaginações européias podia-se calcular em fins do século XIX quantos quilômetros era preciso se deslocar entre dois fusos horários. Considerando-se, como já vimos, que a distância entre dois fusos é 15° ($24 \times 15^\circ = 360^\circ$) e que no equador a latitude é zero, o comprimento do arco de 15° é: $y = 15 \cdot 2 \cdot \pi \cdot 6371 \cdot \cos 0 / 360$; $y = 30 \cdot \pi \cdot 6371 \cdot 1/360$; $y = 600452,6 / 360$; $y = 1667,9239$ Km. Ao longo de todo o equador é 40.030 Km, pois $1667,9239 \times 24 = 40.030$.

prático de calcular a longitude no mar. John Harrison, em 1735, construiu o primeiro cronômetro marítimo. Mas aqueles relógios pesavam muito e ainda tinham imprecisões de quase um minuto em alguns meses. Os ingleses confiavam pouco naqueles instrumentos de tal sorte que em 1831 o *Beagle*, onde Charles Darwin viajou, levava a bordo 22 relógios.

Ora, no século XIX estabeleceu-se o GTM Greenwich Mean Time, mas só no século XX adotou-se o UTC (Universal Time Coordinated), derivado do Tempo Atômico Internacional (TAI). No oitocentismo, o grande problema era estabelecer um meridiano. Em 1884 uma conferência internacional adotou o meridiano de Greenwich com a abstenção de Brasil e França e a oposição de São Domingos. Mais tarde os franceses preferiram dizer que a hora adotada era relativa a Argentin²⁵⁸. Com o passar dos anos, foi possível a unificação dos horários, ou melhor: a adoção de um tempo universal de referência²⁵⁹.

Isso facilitou as explorações que avultaram no século XIX. Em geral levadas a cabo por várias motivações resumidas pelos três “M”: Missionárias, Mercantis e Militares²⁶⁰. Mas os percursos continuavam difíceis nas rotas do oceano. Apesar disso, elas ganharam velocidade antes das terras. Antes do advento das ferrovias, evidentemente²⁶¹. Em 11 de agosto de 1822 a corveta *Coquille* partiu de Toulon e atingiu a Ilha de Santa Catarina em 16 de outubro²⁶². Dom Pedro I do Brasil, depois de abdicar da Coroa em sete de abril de 1831 demorou 47 dias até a ilha do Fayal²⁶³. Na mesma altura, um francês chamado Jean Metayer partiu do Havre em 12 de julho

258 Whitrow, p. 186. Para uma história popular da longitude, focalizada na vida de John Harrison, consulte-se: Dava Sobel, *Longitude*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

259 L. Busschere, *L'unification des heures*, SRGB, Bruxelles, 1891, 15 ano, pp. 297-349.

260 J. Ki-Zerbo, *História da África Negra*, V. II. Lisboa: Europa - América, s/d, p. 68.

261 As novidades da queda da Bastilha encontraram Madrid em 13 dias; muitíssimo antes de Péronne, aproximadamente a 133 quilômetros de Paris. Eric Hobsbawm, *Age of revolution*. London: Abacus, 1997, p. 22.

262 Inês A. De Freitas, *A Geografia dos naturalistas-geógrafos no século das luzes*, *Terra Brasilis*, n. 6. Rio de Janeiro, 2004, p.131.

263 Drummond, Francisco Ferreira. *Anais da Ilha Terceira*. Volume IV, 1864, p. 357.

de 1830 e desembarcou no Rio de Janeiro em 22 de setembro (72 dias)²⁶⁴. Em 1834, Lord Macaulay demorou uns bons quatro meses da Inglaterra a Madrastra (Índia), o que lhe deu tempo de ler a *Ilíada*, *Odisséia* e obras de César, Bacon, Tasso, Ariosto, Dante, Petrarca, Cervantes, Gibbon, Mill, Voltaire e Sismondi²⁶⁵.

Segundo um relato do início do século XIX apenas entre La Coruña e o Porto de Falmouth²⁶⁶ na Inglaterra, o liberal português afrancesado José Liberato Freire de Carvalho disse ter demorado dez ou doze dias em setembro de 1813²⁶⁷. Em 1803, um viajante, comandando dois navios a serviço do Czar de todas as Rússias partiu deste mesmo porto de Falmouth a 5 de outubro e chegou no dia 18 do mesmo mês à Ilha de Tenerife, na Espanha²⁶⁸.

As rotas oceânicas se tornam mais fáceis com o vapor. Mas as facilidades enganam ao primeiro olhar. Há que se ter cautela, pois os medos ancestrais das intempéries ainda se justificam e não há previsão do tempo quando a meteorologia e a climatologia ensaiam seus passos ainda hesitantes²⁶⁹ sem uma teoria das massas de ar, afinal “a dinâmica da atmosfera e das massas de

264 Voyage d'un poitevin a Rio de Janeiro en 1830-1831, in: Bulletin des Etudes Portugaises, T. 35-36.

265 Lord Thomas Babbington Macaulay, *Ensaio histórico*. Tradução e introdução de Antonio Ruas. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940, p. 18.

266 Falmouth tinha na então por volta de 6 mil almas. Era descrita como a 75 leguas de Londres. Ch. Saint-Laurent, *Dictionnaire encyclopédique usuel*. Paris: Au Comptoir des Imprimeurs-Unis, 1845, p. 569.

267 José L. F. Carvalho, *Memórias*. Lisboa: Assírio e Alvim, 2. ed., 1985, p.79. A primeira edição é de 1855.p.79.

268 M. Krusenstern, *Voyage autour du Monde. Fait dans années 1803, 1804, 1805 et 1806*. Paris: Libraire de Gide fils, 1821, t. I, p. 67.

269 Um livro curioso revela o estágio da meteorologia da época. Sua ingenuidade, suas hesitantes taboas de medição pluviométrica não desmerecem as notícias curiosas de naufrágios, um apêndice histórico sobre a meteorologia com uma beleza de estilo (“Mon cher lecteur”). Cf. Camille Flammarion, *L'Atmosphère*. Paris: Hachette, 1872.

ar” são os principais dados para caracterizar os climas²⁷⁰. Clima: sucessão habitual dos tipos de tempo, na definição clássica de Sorre²⁷¹.

A orla portuguesa foi um convite permanente às navegações. Todavia, ela expõe-se às ventanias do poente, causando naufrágios terríveis. Na sua viagem de regresso a Portugal D. Miguel chegou a Inglaterra em 30 de Dezembro de 1827 desembarcando em Greenwich pela uma hora e meia da tarde. No dia 13 de Janeiro o infante deixou Londres, e depois de passar alguns dias em Strathfield, na casa de campo do duque de Wellington, seguiu para Plymouth, a fim de embarcar para Lisboa. Em virtude do mau tempo só em 9 de Fevereiro conseguiu embarcar a bordo da fragata portuguesa Pérola, que veio acompanhada por alguns navios ingleses²⁷². Só nos rochedos de Peniche, de Cascais, de Setúbal e de Sines os barcos podem esconder-se²⁷³. Não por acaso o Porto de Lisboa tornou-se tão importante e seguro. Este porto foi sempre o mais ativo do país. Diferentemente dos portos mediterrânicos, os portos oceânicos na Europa do Oeste estão expostos às grandes depressões do Atlântico. As marés atingiam na metade do século XX oito a 14 metros de acordo com a região. Por isso, o Porto de Lisboa é um típico porto de estuário, bem abrigado, enquanto os portos mediterrânicos são portos de frente para o mar, expostos às tempestades (embora sem marés e correntes fortes) e oprimidos por maciços montanhosos que lhes interdita a irradiação econômica maior, com exceção de Gênova, Marselha e Trieste²⁷⁴.

270 José Bueno Conti, “Geografia e climatologia”. Revista GEOUSP, N. 9. USP – FFLCH – DG, 2001, p. 93.

271 Sorre foi importante para a geração de Braudel porque captou a essência do caráter dinâmico e genético do clima sem fazer um estudo propriamente empírico. Ele partiu da concepção de tempo de Ward (1814), acrescentou as noções de ritmo e sucessão e foi além dos meros valores médios de temperatura. João Santana Lima Neto, História da climatologia no Brasil. Cadernos Geográficos, Florianópolis, N. 7, maio de 2004, p. 99.

272 João Romano Torres (Editor), Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico, 1904-1915, Volume IV pp. 1099-1104.

273 Antonio Sergio, Introdução Geográfico-sociológica à história de Portugal. Lisboa: Sá da Costa, 1976, p. 130.

274 Pierre Célérier, Os portos marítimos. São Paulo: Difel, 1962, p. 70.

A foz do Tejo é um albergue contra tempestades, mas a saída estreita do rio para o mar aberto, sempre contra ventos e margeando colinas elevadas podia ser uma armadilha perigosa²⁷⁵. Em 16 de fevereiro de 1856, próximo ao Farol do Bugio, na foz do Tejo, uma tempestade afundou a escuna inglesa Howard Primrose.

Quando o Príncipe Lichnowsky tomou em Lisboa o vapor Vesúvio em direção da Figueira (para ir depois a Coimbra) a 12 de julho de 1842, logo depois de deixar atrás de si o Cabo da Roca, foi surpreendido ao meio dia por um “vento rijo” e uma atmosfera pesada, enquanto o mar cobria-se de enormes ondas e o navio dançava como “uma casca de noz”. Ao cair da tarde sobreveio a tormenta e o sobe e desce do navio nas ondas nervosas obrigou nosso príncipe a deitar-se no tombadilho. À noite, tudo se acalmou e o navio aportou no Mondego às três horas da madrugada, de modo que se demoraram 22 horas quando esperava-se gastar no máximo doze horas²⁷⁶. Cerca de meio século antes, o alemão M. Link saiu de Hamburgo (no verão de 1797) em demanda de Portugal, quando ventos e tempestades tenebrosos o obrigaram a fundear em Rummey e abandonar o navio para seguir viagem por terra até Douvres e dali até Calais. Atravessou assim a França e a Espanha²⁷⁷.

Os naufrágios atemorizavam o século XIX. Alguns navios naufragavam e se incendiavam em alto mar, como o *Áustria* em 1858 ou o barco do conto “Juventude” de Joseph Conrad (1857-1924)²⁷⁸. Melhorias nos portos e na telegrafia náutica eram impotentes para salvar pessoas e embarcações. As iniciativas de se criar uma verdadeira *science du sauvetage* partiram de Sir William Hillary, um *gentlement* da Ilha de Mann em 1824. Mas foi preciso um acidente marinho chocante para que se levasse a sério uma Sociedade Salva-Vidas. Em 1833, depois do naufrágio do *Amphitrie*, quando tudo se exasperou diante das mortes de tantas mulheres na costa de Boulogne, surgiu uma sociedade para salvar vidas em perigo no mar. Em 1855

275 S. Daveau, “A foz do Rio Tejo, palco da história de Portugal”, in: Museu Nacional de Arqueologia. Lisboa subterrânea. Lisboa: Electa, 1994, p. 27.

276 Felix Lichnowsky, op. Cit., pp. 155-156.

277 M. Link. Voyage en Portugal par M. le Comte de Hoffmansegg, redige par M. Link et faisant suite à son Voyage dans le même pays. Paris, 1865, volume III.

278 J. Conrad, Juventude. Porto Alegre : LPM, 2006, p. 58.

apareceu uma sociedade central francesa. A própria *Société de Boulogne* salvou 927 pessoas entre 1826 e 1863²⁷⁹.

Com o advento do transporte regular de passageiros colocava em risco a vida de pessoas que, às vezes, nem sequer sabiam nadar. A natação, aliás, afirma-se como esporte na Inglaterra a partir dos anos 1830, embora nos primeiros jogos olímpicos modernos (Atenas, 1896) só tenha havido uma prova de natação (100 metros de nado livre, ganha pelo húngaro Alfred Hajos).

Melhoramentos Técnicos

As lentidões mortais do espaço oceânico subsistem em pleno século do progresso, do vapor. Vapor este cuja teoria fora elaborada por Denis Papin em 1687 (teoria da máquina a vapor e da válvula de segurança) e que já movia veículos potencialmente desde 1770 por invenção de Augnot (um ano depois da máquina a vapor de Watt). A locomotiva a vapor viria em 1803 com Trevithick na Grã Bretanha. O progresso da marinha a vapor foi enorme no século XIX. Em 1832 Sauvage inventou a hélice marítima e, em 1837, Ericsson criou o barco a hélice, o qual não impediria naufrágios - em 1859 o Silistria naufragou²⁸⁰.

Cerca de 14% do transporte fluvial era feito a vapor em 1840, e 49% em 1870 na França. A duração do trajeto Nova Iorque – Le Havre passou de 800 horas (1820) a uma média de 100 horas (1910)²⁸¹. Em fins do século XIX o Oceano parecia ganho, mas a Marinha portuguesa também parecia decadente em termos comerciais. Não é a toa que um autor declarasse a evidência de que a qualidade da náutica portuguesa decaía em relação a outras marinhas européias desde o século XVII²⁸².

Todavia, é preciso amansar a sanha do observador mais apressado. O vapor não venceu tão rápido assim. Embora o barco a vapor tenha surgido em 1783 (com Jouffray d'Abans, na

279 M. Petit, *La mer et la marine*. Paris: Librairie Hachette, 1885, p. 122.

280 Id. *ibid*, p. 99.

281 J. Lesourd, e C. Gérard, *História econômica*. Lisboa: A. M. Teixeira, s/d, p.355.

282 L. Albuquerque, *A náutica e a ciência em Portugal*. Lisboa: Gradiva, s/d, p. 131.

França), ainda em 1870-79 a tonelagem naval registrada no Reino Unido dava ampla vantagem à navegação à vela em relação à navegação a vapor. Naquele ano de 1870 entraram no Porto de Alexandria 1899 veleiros e 898 navios a vapor. No ano seguinte 1838 veleiros, e 905 navios a vapor²⁸³. Mesmo no primeiro decênio do século XX, frente aos 8,9 milhões de toneladas de barco a vapor ainda havia 1,7 milhões de toneladas de barcos a vela²⁸⁴.

Era preciso um conjunto de técnicas combinadas para revolucionar os mares. O casco de ferro fora usado a partir de 1840 e o de aço a partir de 1880, mas muitas embarcações eram totalmente de madeira. Com o uso de dupla hélice, a turbina (1884) e o uso do motor inventado por Diesel, houve uma mudança de qualidade. Diesel eliminou as caldeiras e os fornos e requereu um espaço menor do que o exigido por máquinas a vapor²⁸⁵.

Uma Conclusão

« Então chegamos e fincamos nossa bandeira no Pólo Sul geográfico. Deus seja louvado ».

(R. Amundsen, em seu Diário)²⁸⁶.

“La terre a diminué, puisqu'on la parcourt maintenant dix fois plus vite qu'il y a cent ans”

(Julio Verne)²⁸⁷.

Não são muito nítidas as delimitações temporais de um estudo que apela constantemente à Geografia. Uma primeira baliza seria o século XIX. Século marcado pelo industrialismo, mas

283 BSGI, 1876, pp.413-414.

284 Peter Mathias, A primeira nação industrial. Uma história econômica da Inglaterra. Lisboa: Assírio e Alvim, 1969, p. 380. Outro autor dá só uma ligeira vantagem à vela. Em 1870 49% do transporte mundial era a vapor. Eric Hobsbawm, Era do Capital, p. 76.

285 Enciclopédia Britânica, verbete « Transportes ».

286 R. Huntford. O último lugar da terra. S. Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 574.

287 Jules Verne, Le tour du monde en quatre-vingts jours. Paris, Pocket, 1990, p. 34.

que (não se pode esquecer) também por uma era de descobertas e de integração das comunicações mundiais. Podemos afirmar, sem receio, que aquele mundo já era, ao fim do Oitocentos, globalizado. Entre o ano de 1851 e 1890 houve 58 descobertas geográficas. Mesmo a primeira metade do século havia assistido a uma média de um descobrimento por ano (60 descobertas entre 1791 e 1850)²⁸⁸.

O espaço oitocentista se modificava também e evidentemente para os geógrafos. Paul Vidal de la Blache inaugurará uma « escola francesa » de Geografia, humanizada, humanista, aberta à História. Mas à sua sombra e à sombra de E. Reclus (1830-1905), o geógrafo universalista e politicamente anarquista, um Jean Raynaud (1806-1863) e um Léon Lalanne (1811-1892) serão “as antíteses do enciclopedismo de Malte-Brun” (1775- 1826). Segundo a descrição de Henry Chamussy: “eles nascem na época das diligências e das malas postas, da marinha a vapor, do télégrafo. Quando eles morrem, Phileas Fogg, o personagem de Jules Verne, terá cumprido seu *tour du monde en quatre-vingt jours*”, as ferrovias atravessarão os continentes, os paquetes da Cunard²⁸⁹ ou o Transatlântico ligarão a Europa a New-York em seis dias²⁹⁰. Em 1886 *La Bourgogne* (pertencente à Compagnie Générale Transatlantique) fez a travessia Havre - New-York em 7 dias. Mais tarde este navio sofreu um naufrágio com 500 vítimas fatais²⁹¹.

A acumulação acelerada de capital volta a animar os homens de negócios depois de superar os longos anos decorrentes da Grande Depressão de 1873. Ânimo que conta, certamente, com a chegada das boas novas do ouro sul-africano (1884) e canadense (1896)²⁹². Mas para a Geografia será a época de Paul Vidal de La Blache que não é apenas o novo paradigma da

288 P. Sorokim, *La crisis de nuestra era*. Buenos Aires: Espasa - Calpe, 1948, p. 101.

289 A Cunard estabelecera desde 1840 a primeira linha a vapor entre França e Estados Unidos.

290 Henry Chamussy, *Le temps des Géographies Universelles*, mimeo, s/d.

291 A Compagnie Générale Maritime foi fundada em 1855 pelos Irmãos Péreire (capitalistas fundadores do Crédit Mobilier). Em 1861 mudou o nome para Compagnie Générale Transatlantique.

292 M. Richonnier, *As metamorfoses da Europa de 1769 a 2001*. Lisboa: Dom Quixote, 1992, p. 65.

ciência geográfica, mas uma resposta humana aos desafios do tempo. De um tempo em que a técnica desafia os determinismos. Mas para nós outros uma técnica que pode engendrar os dinamismos de uma sociedade imperialista, mas também o seu contrário. Porque se o trem leva as boas novas do progresso, da *Belle Époque*, da moda parisiense, da bolsa de Londres, ele também conduz Lênin à Estação Finlândia.

Capítulo IV

As Rotas

“Le but de la colonisation portugaise, c’était la possession, non des Indes elle-mêmes, mais du commerce des Indes ». (Leroy – Beaulieu)²⁹³.

A imaginação geográfica captou as dimensões do Atlântico como uma grandeza sinuosa, de sentido norte a sul. Pois ele não é semi-fechado, como o Mediterrâneo, este mar entre terras. Os deslocamentos sem suas águas são fracos em longitude, devido a essa conformação do espaço. Quanto às incursões latitudinais, são mais fáceis no sentido de nordeste para sudoeste. Mas para os barcos a vela, é preciso levar em conta uma série de considerações climáticas e hidrológicas. Mesmo a navegação a vapor no século XIX não está imune aos vendavais originados por ciclones. Os extra-tropicais chegam a 25 de latitude no verão. Os tropicais são ainda mais frequentes²⁹⁴. O Oceano Atlântico tem uma amplitude « infinita » e sua unidade é a falta de unidade porque contém muitas latitudes. É por causa da sua orientação longitudinal que ele teve desde o início duas civilizações: o norte e o sul.

O Atlântico norte, que se abre ainda tímido nas costas européias em pleno medievo e cuja travessia das portas de Hércules (estreito de Gibraltar) levou o Ulisses de Dante ao Inferno, despontaria como civilização do capitalismo na alvorada da modernidade. Mas, de fato, só no século XVIII sua hegemonia se reforçaria e suplantaria definitivamente o velho Mediterrâneo. O Atlântico sul, dominado, submetido, demoraria ainda para ensaiar seus desenvolvimentos endógenos, ainda hoje incertos.

Portugal partilhou da dominação do Atlântico sul, estabelecendo ligações de tráfico de mercadorias a levante e a poente. Mas uma vez perdidas suas colônias sul americanas, não seria fácil fixar-se alhures. Desde que esse “alhures” fosse qualquer lugar que não a estreita casa

293 P. Leroy – Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris : Guillaumin et cie, Libraires, 1882, p. 45.

294 F. Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*. Lisboa: Estampa, 1989, p. 45.

européia. Então, sonhou-se um império africano. Sá da Bandeira, primeiro, e depois outros, imaginaram encontrar novo Brasil em terras africanas. No início do século XX, mas escrevendo sobre o período oitocentista neste caso, nosso arguto crítico Manoel Bonfim, percebeu que enquanto não se refazia o “sonhado império africano” ia Portugal vivendo, mas tristemente²⁹⁵. Todavia, as condicionantes estruturais que distanciavam o sonho da realidade eram mais complexas, não estavam somente nas mentalidades. Envolviam também espaços mais vastos.

Dessa forma, o longo século XIX abre-se com uma perda para Portugal: em 1825 reconhece-se a independência brasileira. E fecha-se, no amanhecer da Guerra de 1914, com um imperialismo de “filho segundo”, de quem vem atrás e sonha glórias passadas. O país inventa seus novos descobridores. O país os apóia e os recebe como heróis como se fossem um Pedro Álvares Cabral, um Vasco da Gama, um Magalhães. Eles são, por exemplo, Alexandre Alberto da Rocha de Serpa Pinto (1846 – 1900), Hermenegildo Carlos de Brito Capello (1841-1917) e Roberto Ivens (1850 – 1898).

Tratar do Terceiro Império Português em construção é falar de uma permanência: a natureza insular, movediça, móvel das fronteiras, das gentes e das economias lusas. Portugal demorou sempre a fixar-se nos seus domínios ultramarinos. Perdidos os que compunham o Império brasileiro, o olhar luso voltar-se-á nos oitocentos a velhos e terríveis dilemas. Manter a opção atlântica ou fixar-se em seu próprio solo, buscar saídas em seus interiores tão limitados na própria Península Ibérica. Desde a transferência da Corte ao Rio de Janeiro, em 1808, os cérebros ilustrados se voltavam a soluções internas. Monografias regionais *avant la lettre* eram feitas para indicar caminhos para a recuperação agrícola. Mas a corrida imperialista da segunda metade do século XIX impunha novos desafios e novas ambições.

Os europeus, sob os ditames de um infrene processo de oligopolização, despejavam seus investimentos e produtos manufaturados cada vez mais além mar. O mesmo faziam os Estados Unidos. Na esteira dos mais avançados, o sul da Europa ensaiava seus passos africanos retardatários.

295 Manoel Bomfim, *A América Latina: males de origem*. Rio de Janeiro: Garnier, 1903, p. 268.

Retardatários não no tempo cronológico, mas histórico. Eram impérios tardios porque não contavam com as condições do setentrião para criar impérios territorialmente fixados. Apenas parcialmente fixados. Por isso, Portugal, por mais que iniciasse a efetiva ocupação de solos africanos ao longo do século XIX, por mais que acompanhasse as virtudes agrícolas de suas supostas colônias, por mais que situasse fronteiras reconhecidas a partir de fins do século XIX, era no fundo uma talassocracia tardia. Imperialismo do oceano Atlântico, mas com uma navegação pobre, com meios precários. Seu Império tinha que ser marítimo ou não seria. O país jamais construiu uma colonização economicamente tão sólida quanto a dos países mais “avançados” economicamente.

Antes de seu desafio de fixação no solo, havia o desafio de um oceano largo, amplo, plural. Talvez, o exemplo mais significativo seja a Espanha. O principal problema colonial da Espanha na segunda metade do século XIX era manter um império disperso sem as antigas rotas de conexão. Seu império era basicamente insular e composto por Cuba e Porto Rico na América e a Ilha de Fernando Pó na África (que chegou a fornecer escravos aos portugueses vizinhos de São Tomé e Príncipe e da Guiné). No oriente completavam o império disperso as ilhas Carolina, Mariana e Palao, além das Filipinas. A comunicação com o Pacífico era um problema incômodo para uma marinha decadente. Com a abertura de Suez, os espanhóis tentaram um último e desesperado recurso: obter portos no Mar Vermelho para estabelecer uma nova linha de comunicação com suas ilhas orientais. Isso não deu certo e o império soçobrou, mas teve o efeito colateral de desviar permanentemente a orientação imperialista da Espanha para o norte da África e (de novo) para o Mediterrâneo²⁹⁶. As ações imperialistas não eram nem a sombra da expansão colonial do passado e se reduziram à conquista de faixas estreitas e sem significado econômico no norte africano.

Aventura imperialista parecida à da Itália, movida principalmente pelo desejo de prestígio internacional e de encontrar uma válvula de escape para as correntes migratórias. Antes mesmo da abertura de Suez e da derrota na guerra hispano-americana, os espanhóis já se voltavam ao

296 A. Godlewska, A. E. N. Smith, (Orgs), *Geography and empire*. Oxford: Blackwell, 1994, pp. 62-63.

norte da África como compensação simbólica à perda do antigo império colonial americano, mas até fins do século XIX tratavam-se só de explorações de reconhecimento no espírito da época de Livingstone e Stanley. A verdadeira exploração do Saara Ocidental, por exemplo, foi feita pelo espanhol Joaquim Gatell que, em 1865 fez a primeira viagem do Oued Noun ao Cabo Bojador²⁹⁷.

Atlântico: Oceano *par excellence*

Os antigos o denominavam *Mar Tenebroso* ou *Mar Oceano*. Somente no século XIX cruzeiros oceanográficos permitiram a elaboração de uma detalhada carta batimétrica (medição de profundidade) do Atlântico. Transcorrer os imensos espaços líquidos, dependeu muito das correntes marítimas. A partir de Portugal, as correntes das Canárias são aproveitadas para ir ao sul, assim como a corrente da Guiné, para atingir a África equatorial. Mas prosseguindo para o sul, opera a corrente contrária de Benguela, na direção da América do Sul.

O oceano Atlântico, de sentido longitudinal (norte – sul) liga-se ao Ártico pelo estreito da Islândia. Falamos aqui do Atlântico Norte. É neste hemisfério setentrional que as costas bastante recortadas delimitam numerosos mares autônomos: Mar da Mancha, Mar do Norte, Mar Báltico, Mar Mediterrâneo, Mar das Antilhas. Já o Atlântico Sul tem costas mais retas. Mas este norte atlântico é o sucessor da economia mundo mediterrânica, que lança suas linhas verticais para controlar o sul a partir da sua afirmação no século XVII. No XIX, vivendo a revolução da indústria e do vapor, ele vai estabelecer controles mais efetivos sobre o sul.

O Atlântico Sul dos geógrafos é aquela parte do Oceano situada abaixo do Equador. A leste, seus limites estão na Costa do Continente Negro e no Oceano Índico (meridiano de 20° de longitude). O Atlântico sul ponentino separa-se do Pacífico, este oceano que é a maior massa aquática do globo, pela área de maior profundidade entre o Cabo Horn e a Antártica.

297 Attilio Gaudio, *Sahara espanhol: fin d'un mythe colonial*. Rabat: Ed. Arrissala, s/d, p. 90.

O Atlântico sul era a extensão “natural” da talassocracia portuguesa desde o século XV. Depois dos Açores e da Madeira, extensões insulares de Portugal, o Império se espalhou por ilhas e pelo Brasil, aproveitando-se de sua costa formidável. Litoral calmo que se apresenta na vasta costa brasileira mas com muitas reentrâncias salutaras ao comércio e ao povoamento, exemplificadas pela Baía de Todos os Santos e pela Baía da Guanabara. Ainda no litoral norte paulista, o adensamento populacional relembra essa peculiaridade da “marinha” atlântica de baías apreciáveis para a comunicação oceânica com portos bem guarnecidos. Algo que se modifica no litoral ao sul de Peruíbe até Cananéia. Por sua vez, o grande continente africano é quase uma “imensa ilha reunida à Ásia pelo istmo de Suez”²⁹⁸. Assim definia-se o Continente Negro num interessadíssimo documento de época produzido pela Sociedade Belga de Geografia.

Na África, a colonização prosseguiu em primeiro lugar pelo arquipélago do Cabo Verde e, em seguida, pelo arquipélago de São Tomé e Príncipe. As ilhas de Cabo Verde eram as Hespérides dos antigos cartagineses que as visitaram. Os arquipélagos são importantes apenas até São Tomé e Príncipe. A partir daí, os portugueses precisaram esperar o momento histórico e as condições técnicas e econômicas para penetrar no continente. Abaixo do Equador, abundam ilhas muito isoladas ou sem importância. As ilhas da Ascensão e de Santa Helena parecem perdidas na imensidão oceânica. Assim como Tristão da Cunha e Gough, já abaixo do Trópico de Capricórnio. Bem ao sul, além de Bouvet, Geórgia do Sul, há as Sandwich, que compõem um arquipélago já próximo do círculo polar ártico junto às Órcadas do sul, enquanto a oeste, de Fernando de Noronha junto ao Equador até as Falkland, as ilhas se mostram bem próximas do continente americano.

Mesmo Luanda ainda guardava uma posição oceânica pronunciada, situando-se perto da desembocadura do Rio Kwanza, mas em termos mais gerais, entre a jusante do Rio Zaire e o Golfo de Benguela. Como a Costa africana é pouco acidentada, formada por golfos muito suaves, a dominação de São Tomé e Príncipe não foi mais do que uma cabeça de ponte para os autênticos interesses lusitanos quatrocentistas e quinhentistas que se localizavam em toda aquela

298 Société Belge de Géographie. Bulletin. Primeiro ano, Bruxelles, 1877, p. 68.

área do noroeste africano circundada pelo Rio Níger. No final do século XIX, período que aqui nos importará, o movimento comercial de São Tomé era crescente, por causa da produção de café e cacau. Mas era o número de vasos de guerra que aumentava mais, o que revelava a necessidade de primeiro pacificar (conquistar) para depois alargar a exploração. Os navios à vela predominavam no comércio enquanto os vapores eram ainda em número tímido e diminuto e muitas vezes de outras bandeiras que não a portuguesa.

Movimento no Porto de S. Tomé

Ano	Navios de Guerra	Navios de Comércio à Vela	Navios de Comércio a Vapor
1898	13	77	5
1899	5	90	6
1900	22	97	5

Fonte: BSGL, 20-16, 1902

Por sua vez, o Rio Níger já guardava importância comercial muito antes. Ele tem seu delta no sul da atual Nigéria e deságua no Golfo de Benin, faz um percurso longo e sinuoso na direção setentrional até a altura de Gao e Bamba, na atual Mauritânia, quando inflecte bruscamente para o poente e mesmo para sudoeste, atingindo Guiné e Serra Leoa atuais. Curiosamente, este Rio de tantas possibilidades que é o Níger, deu nome a um país que atravessa no seu extremo oeste (passando próximo a Niamei no Níger), mas ele tem a maior parte de seu curso nos atuais Mali e Nigéria. Assim, o país Níger, tem a segura característica dos países do norte (Saara Ocidental, Marrocos, Mauritânia, Argélia, Líbia e a maior parte do Chade, já que este tem o Rio Chari ao sul). Mas o Níger tem a possibilidade de abastecer-se na outra ponta do país, a sudeste, junto ao lago do Chade e a alguns rios do norte da Nigéria. Apenas no nordeste esta África setentrional tem regiões com abundância de água, especialmente no Egito, no leste do Sudão e em partes da Etiópia. Do ponto de vista europeu, o Níger histórico é um rio do século XIX. Confundido ora

com o Rio Nilo, ora com o Rio Congo, dois rios maiores em extensão, sua pré-história foi formada por muitos relatos fantásticos que só foram superados em 1830 pela expedição de Richard Lander (1804-1834).

Como a costa africana, a noroeste, se apresenta como um gigantesco promontório ou uma imensa massa peninsular que avança Atlântico adentro, a área entre o Equador e 10 graus de latitude sul compõe um verdadeiro sistema de comunicação de oceano, rios e rotas de inegável importância para os portugueses que buscaram o ouro do Sudão já nos quatrocentos. Esta região geográfica forjada pelo curso do Níger tem um relevo curioso, com vales de 200 a 500 metros de altitude e manchas vastas de terrenos acima dos 500 metros e que chegam a 1500 metros. Ainda assim, esta é a formação mais comum no “Continente Negro”: vastas áreas entre 500 e 1500 metros que dominam toda a porção austral do Continente, fazendo mesmo o deserto do Kalahari se situar numa altitude bem maior do que a do Sahara, que em geral fica em aproximadamente 200 metros, ainda que premido ao norte pela cadeia do Atlas, pelo Hamada el Hamra e no extremo nordeste a cadeia Arábica e atravessado ao meio por planaltos d’Erdébé que operam um corte entre um Sahara de nordeste e outro de noroeste. Já no sul o Kalahari tem uma uniformidade apreciável em termos de altitude, só interrompida no extremo meridional, além do Rio Orange.

O Índico

Na África portuguesa, a ocupação oitocentista persistia na costa, ao nível do mar, aquém do Planalto de Bié²⁹⁹, que varia em altitude acima de 1.500 metros. Contornando este planalto apresentam-se os rios Kwanza, ao norte e Kunene, ao sul. Este forma um vale que vai para Leste até infletir para norte em demanda de Nova Lisboa, que se construiu em terrenos altos, de 1500 metros. Ali, um quase entroncamento de rios permite a entrada para o interior, através do Rio Kwibango. Outros rios que correm de oeste para leste cumprem esse papel, como o Kwito e

299 Bié é uma atual província no centro de Angola.

o Kwango. Este encontra o Zambeze³⁰⁰. O Rio Zambeze, quarto rio africano em extensão (2750 Km), de notável importância, desce do centro da África austral até receber o Kwango como afluente e, então, corre em demanda do levante, abrindo um vale juntamente com o Shire, que nasce no Lago Niassa, que se localiza na borda oriental dos montes Livingstone, nomeados em homenagem ao explorador David Livingstone (1813-1843). Assim, o Zambeze encontra o Oceano Índico. Este rio que foi explorado por Serpa Pinto em 1869.

Moçambique, portanto, tem, assim como a então colônia de Angola, rios que penetram o continente, formando um sistema hidrográfico que provocou nas mentes dos colonizadores portugueses da segunda metade do século, as famosas expedições e os interesses declarados de unir por terra as duas colônias. Todavia, entre Angola e Moçambique se estabeleceram a Zâmbia e o Zimbábue. Os Rios Lundi, Limpopo e Olifants ficam ao norte de Maputo e tem suas montantes perto de Pretória. Ao Limpopo caberia, depois, perfazer a fronteira fluvial entre República da África do Sul com Zimbábue e Botsuana.

Toda a parte meridional que interessou aos portugueses é um fabuloso sistema hidrográfico que se estende até o Rio Zaire com seus afluentes e à Região dos Grandes Lagos. Uma África entre o Equador e o paralelo 30, e mais especificamente para a ligação que os portugueses queriam estabelecer, entre 10 graus de latitude sul e o trópico de Capricórnio, região que apresenta clima tropical e tropical de altitude com algumas manchas de clima subtropical (especialmente Moçambique apresenta maior homogeneidade de clima tropical, daí a predominância de savanas)³⁰¹.

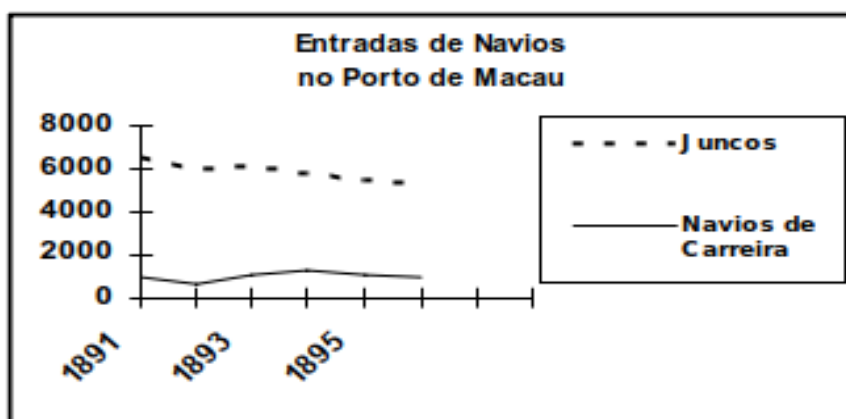
Uma África ainda pouco explorada e que gerou inúmeras discussões nas sociedades de Geografia criadas na segunda metade do século XIX, como a Real Sociedade Belga, a Sociedade Geográfica Italiana e a Sociedade de Geografia de Lisboa (1875). Lembremos que as distâncias no Índico e no Atlântico Sul ainda determinavam tempos dilatados de viagem. A transferência do Imperador de Gaza, como prisioneiro, deu-se primeiro do Limpopo a Lourenço

300 As chuvas sobre este rio se concentram entre março e novembro.

301 O sul africano apresenta, além das savanas e regiões desérticas, os inesperados desertos de altitude.

Marques (atual Maputo). E desta cidade até Lisboa a viagem demorou dois meses a bordo do vapor *África*³⁰².

Portugal oitocentista era atlântico, mas uma parte de suas colônias estava no oriente. De longe, Moçambique suplantava todas as outras colônias orientais, já que tinha potencialidades agrícolas e extrativistas formidáveis. Também fornecia força de trabalho. Na Índia portuguesa, em Macau e Timor Leste, o comércio era dominado por empresas estrangeiras e os navios que singravam os mares orientais eram muitas vezes ingleses, holandeses e juncos chineses fazendo cabotagem. O movimento dos portos em todo o Oceano Índico era crescente no final do século XIX. Mesmo além, na distante Macau isto se podia visualizar. Mas apesar dos avanços técnicos, o homem não abandona suas tradicionais embarcações, o que mostrava o tipo de comércio (local) predominante. Os dados foram colhidos na extensa e importante obra de Marques e Serrão e transformados em duas curvas que permitem comparar os navios de carreira com os juncos³⁰³ (embarcações chinesas à vela, mais tarde motorizadas).



Fonte:

Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, *Nova História da expansão portuguesa*, p.684.

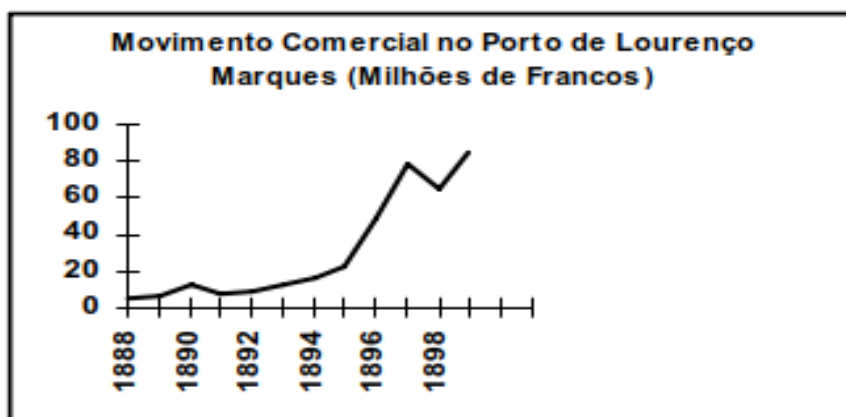
302 Helena Wakim Moreno, « Gungunhana em dois tempos » Mouro, n. 2. São Paulo, janeiro de 2010.

303 A palavra portuguesa junco é de origem malaia.

Vemos como predominam os juncos chineses. Em 1881, o número de navios de alto bordo no Porto de Macau foi de 1842. Dois anos depois, foi de 1135. Já o número de lorchas de comércio subiu de 7155 a 7796 no mesmo período (1880-1882)³⁰⁴. O comércio se tornava mais importante que qualquer outra atividade de transporte a partir do decênio de 1890. Ainda assim, era um comércio deficiente e fragilizado. O próprio uso das lorchas e dos juncos o denunciava. Lorcha era um tipo de embarcação de carga ou de guarda costeira de dois ou três mastros feita em madeira de cânfora que, normalmente, se restringia à navegação local.

Todavia, o Índico nos interessa aqui não por causa da parte extremo-oriental do Império Português, de reduzida dimensão econômica, mas porque engloba o canal de Moçambique entre as latitudes 10° e 25° S (junto a Madagascar) e porque o canal de Suez revitalizou a ligação comercial da África Oriental com o mundo mediterrânico.

Sobre o Oceano Índico foi difícil encontrar dados acerca da navegação de cabotagem nas publicações geográficas periódicas que serviram de base a esta pesquisa. Tito de Carvalho, autor de monografias sobre as finanças coloniais publicadas nos boletins da Sociedade de Geografia de Lisboa e no periódico *Portugal em África*, deixou dados importantes para uma geografia retrospectiva da navegação geral em oceano aberto. Veja-se o gráfico abaixo construído sobre o movimento (em valores) do porto de Lourenço Marques (atual Maputo).



304 BSGI, V. 20, N. 1-6, 1903.

Fonte: Tito de Carvalho, Augusto de. *Les Colonies portugaises au point de vue commercial*. Paris: Aillaud & cie, 1900, p. 96³⁰⁵.

O crescimento comercial de fins do século XIX refletia a corrida neocolonial, os investimentos em ferrovias ligando áreas do interior, aproveitamento dos cursos dos rios, concessão de antigos *prazos*³⁰⁶ a companhias estrangeiras e portuguesas, ações militares para sufocar as revoltas dos nativos e, especialmente, a retomada geral das condições econômicas após a longa depressão (iniciada em 1873).

O Índico tem características especiais que desfavorecem a formação de redes mais densas ao sul, onde é excessivamente aberto e submete-se aos ventos de monções, enquanto ao norte ele é fechado pela Ásia, daí sua sujeição quase “natural” aos movimentos e influxos provenientes do norte, especialmente depois da invenção de um novo espaço “artificial” após Suez. Tanto que os “moçambicanos” vestiam tecidos indianos e não portugueses, ao contrário de Angola.

O Índico é sujeito às tempestades e ciclones (como aquele que arrasou a Ilha de Reunião em 1806). No verão agem os ventos quentes e úmidos cheios de instabilidade. O Oceano Índico (este antigo “mar das Índias”), cuja produtividade da superfície é baixa, sofre no inverno a ação dos alísios que sopram do nordeste.

As Redes do Sul da Europa

Por tais razões, as redes de comércio do Índico ainda se valiam de poderosos canais de circulação estabelecidos no Mediterrâneo e não no Atlântico. Embora o mar interior perdesse sua primazia, o final do século XIX reacendeu parte da sua importância. Em primeiro lugar por

305 Trabalho publicado por ocasião da Exposição Universal de 1900.

306 O prazo era uma propriedade enfitêutica. Em troca de uma renda (foro), as terras e habitantes que nelas viviam eram entregues por três gerações contra a obrigação de guarnecê-los com armas e cobrar impostos para a Corôa. Havia prazos da Corôa e prazos dominiais. Curiosamente, a sucessão se dava pelas mulheres brancas mais velhas da família, desde que se casassem com europeus. Réne Pélissier, História de Moçambique, p. 80.

causa da abertura de Suez. Este canal também reativou o comércio entre o Mediterrâneo e o Índico. A participação do volume total de comércio do Índico no movimento marítimo global aumentou de 1,2% (importações) e 0,1% (exportações) no período 1861-1870 para 18% (importações) e 17,2% (exportações) no período 1911-1913³⁰⁷.

Portugal, então, renovou seu interesse pelas sobranças colônias do Oriente. Antes porém, sua influência ali havia declinado: “No Oceano Índico, o grande acontecimento é o declínio português diante de uma nova ofensiva árabe, coincidindo com o avanço do Islã no interior do continente africano e com o deslocamento do tráfico de escravos para leste. O poder então, está com Zanzibar”, esta terra de escravos³⁰⁸. A posterior sujeição do sultanato de Zanzibar e de Tanganica, na África Oriental, combinou-se com a formação do Sudão Anglo-Egípcio e com expedições pioneiras que partiram da África Oriental em demanda do oeste. O missionário Livingstone e o explorador H. M. Stanley se notabilizaram ali. A partilha da África e a repartição das franjas e ilhas da Ásia aceleraram o processo. No caso chinês, as margens do imenso país continente estavam passando às mãos dos interesses imperialistas, o mesmo ocorrendo com os restos do Império Espanhol, derrotado em 1898.

O Mar Mediterrâneo pôde operar como cabeça de ponte para as ligações de comunicação com este “novíssimo mundo” porque manteve um porto de notável dinamismo, Marselha, enquanto os ingleses persistiram no controle de Gibraltar.

No passado, Gênova aproveitou-se das benesses do Mar Tirreno, mas perdeu seu posto tirrênico para Veneza. No século XIX Marselha domina, afinal as cidades declinam “à medida em que elas se distanciam das grandes rotas marítimas”³⁰⁹. Fernand Braudel considerou o

307Ruggiero Romano, Alberto Tenenti, e U. Tucci, *Méditerranée et Océan Indien*. Sexto Colóquio Internacional de História Marítima, Veneza, 1962, p. 148.

308 A palavra Zanj-bar significa « região dos escravos ». R. Schnerb, « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). *História geral das civilizações*, t. VI, trad. de Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958, p.107.

309 Marisa Deaecto, “Fernand Braudel e o Estudo das Cidades: suas Rotas e Hierarquias nas Origens do Capitalismo Moderno”. *História Revista*. Goiânia, V. 13, N. 1, jan. jun. 2008, pp.71-92.

Tirreno excessivamente aberto. E com razão, se olharmos para as Baleares, para Barcelona, para Marselha. Mas Braudel não atentou para a peculiaridade de uma parcela significativa desse mar, aquela que se assemelha a um outro mar interior. Um “segundo mar mediterrânico”, um lago genovês por longos anos, um tanto fechado pelas ilhas da Sicília, Sardenha e Córsega. Algo que não passou despercebido a um notável geógrafo alemão³¹⁰. E que depois se tornou um « lago de Marselha » no século XIX.

Marselha estabeleceu rotas de navegação para várias partes do mundo, lançando suas linhas e tentáculos para o norte da África, do estreito de Gibraltar, até Oran, Argel, Philipeville, Túnis... De Túnis, operava à distância a navegação de cabotagem até Trípoli e também dominava o canal da Sicília, estabelecendo “pontes” com a Pantelleria e Malta. Comerciantes marselheses chegaram a Moçambique e lá rivalizaram com os portugueses na exploração daquele território. A França era o segundo parceiro comercial de Moçambique de acordo com as estatísticas de 1885, logo atrás da Grã Bretanha. Na Itália, só um porto permanecera relativamente significativo: Nápoles, ainda que subserviente a Marselha.

Mas alto lá! A nova configuração imperialista não subjugou o Atlântico Norte. Ao contrário, sancionou seu poder. De modo que Marselha, apesar de toda a sua pujança, restringiu-se a paquetes e navios de cabotagem nacional e internacional. Os navios cargueiros e de grande porte preferiram o Havre. Onde Marselha garantiu seu poderio, em consonância com uma vocação mediterrânica, é o transporte de passageiros, onde se destacou como o maior da França e um dos maiores do mundo³¹¹.

O Adriático simplesmente desaparecera para fins do grande negócio. Tudo isso pode ser visualizado pelo mapa de Vidal de La Blache com dados de 1914. Este mapa revela o predomínio das comunicações no mar Tirreno e na Mancha mediterrânica em contraste com as poucas linhas longas em direção a Alexandria, Port Said, Beirute, ao Arquipélago, a Istambul e ao Mar Negro. Mas um destaque se deve

310 F. Ratzel, *La Corse*, *Annales de Géographie*, 1898.

311 Pierre Célérier, *op. Cit.*, p. 93.

dar à passagem de Suez, que permite a ligação com o Mar Vermelho, o golfo de Aden e dali com várias bifurcações que levam a Zanzibar, Madagáscar, Bombaim, Ceilão, Málaca, Singapura, Saigon, Hong Kong e Xangai. O comércio indo-mediterrânico revitalizou o tráfico do Atlântico Norte com o Oriente. 46% do comércio eram com a Índia e 22% com o extremo Oriente (Conchinchina³¹², China e Japão), 13% com Sião³¹³, Filipinas e as Ilhas Sonda³¹⁴, 10% com Austrália, 4% com África Oriental e 5% com outras regiões. A marinha mercante era radicalmente britânica (64%). Restando pouco para Alemanha (14%), França e Holanda (5%), Áustria Hungria (3,2%), Japão (1,6%), Rússia (1,6%) e Itália (1%).

Ainda assim, é claro, os portos da Mancha e do Mar do Norte permaneceram o centro da economia mundial. Diante de marés menos fortes que as do Atlântico aberto (quatro a sete metros de mareagem) aqueles portos só temem a baixa profundidade, o que exigiu sempre trabalhos de drenagem, pois têm ligações formidáveis com o *hinterland* através do Reno, do canal Alberto e do Mosa³¹⁵. De Dunquerque a Hamburgo, relevando Londres, Roterdã e Antuérpia, aqueles portos conformam a zona mais rica do Velho Mundo.

As Rotas Comerciais

O “Novo Almanach” português de 1899 registrava algumas companhias de navegação a vapor de capital português operando nas ligações com a Costa Ocidental da África Portuguesa (Companhia de Navegação: carreira quinzenal para a costa ocidental da África). Mas um

312 A Conchinchina correspondia parcialmente ao sul do Vietnã.

313 Tailândia.

314 Arquipélago formado por Sumatra, Komodo, Bornéu, Java, Bali entre outras ilhas. No estreito de Sonda explodiu o famoso vulcão na Ilha de Krakatoa em 1883.

315 Pierre Célérier, op. cit, p. 70.

transporte mais lucrativo era com o Brasil³¹⁶, feito em geral por companhias estrangeiras. As linhas inglesas eram: *The both steam navigation company limited* (carreira regular de paquetes ingleses para o norte do Brasil); *Red cross line of steamers* (linha de paquetes para o Pará e Manaus); *Harrison line* (vapores para Pernambuco, Paraíba do Norte, Maceió e Natal); *Lamport & Hotline* (carreira quinzenal de paquetes ingleses para a Bahia, Rio de Janeiro e Santos). Também embarcações inglesas que só faziam escala em Portugal operavam no Porto de Lisboa, como a *Mala real inglesa* (paquetes de Southampton com escala em Lisboa às segundas-feiras alternadas para o Brasil e Rio da Prata). Registre-se que a passagem incluía cama, mesa, roupa, propinas para os criados e... Vinho. Em Portugal, em 1903, a Empresa Nacional de Navegação retomou o serviço regular de navegação para Maoçambique.

Mas foram os grandes canais que pareceram a verdadeira superação de lentidões ancestrais. Uma grande realização da fina flor dos engenheiros e dos administradores positivistas nos oitocentos. O Canal de Suez foi inaugurado em 1869. O canal do Panamá foi inaugurado em 1914. Esses canais reduziram o tempo das viagens. A viagem de Liverpool (Inglaterra) até Bombaim (Índia) foi reduzida em 42% (antes era necessário circunavegar o Cabo da Boa Esperança no sul da África). A viagem marítima de Nova Iorque (Costa Leste dos Estados Unidos) a São Francisco (no Oeste) só podia ser feita pelo estreito de Magalhães, no extremo sul do continente americano. Entre abril de 1882 e abril de 1885, a corveta Vettor Pisani atravessou o mundo na direção ocidental aproveitando-se dessas novas rotas³¹⁷.

Com o canal do Panamá, o tempo de travessia foi reduzido em 60%. O tempo de viagem de Londres à Nova Zelândia caiu 25%. O Canal de Suez tinha seus 169 Km de extensão e 22 metros de largura (posteriormente ultrapassaria 122 metros), os quais permitiram que entre Marselha e Bombaim a distância de 22.600 Km (pelo Cabo) fosse reduzida a 9.496 Km – A

316 O Brasil era o maior mercado para os vinhos portugueses não licorosos. A. Brazão, Comércio internacional de Portugal. Lisboa: Tipografia da cooperativa militar, 1916.

317 Bollettino della R. Società Geografica Italiana, Roma, Série II, agosto de 1885, anno XIX, fasc. 8.

Índia foi colocada a 20 dias da Europa³¹⁸! O próprio tempo de passagem pelo Canal se reduziu de iniciais 52h para 14h no tempo em que Vidal de La Blache escrevia seus inacabados *Princípios de Geografia Humana*. Ou seja, até o fim da Primeira Guerra Mundial.

Mas se os tempos diminuía, ainda não permitiam comunicações rápidas para os padrões atuais. Decerto a ligação telegráfica entre Brasil e Europa e entre Europa e Estados Unidos ajudavam em muito Portugal a ligar-se aos fatos continentais ou transcontinentais. Assim, as notícias da Comuna de Paris não esperaram para chegar aos ouvidos de Antero de Quental ou Eça de Queiroz. Os tempos de viagens entre Portugal e o Brasil melhoravam continuamente. O trajeto de Lisboa a Pernambuco a Companhia de Navegação a Vapor do Pacífico prometia cumprir entre 9 e 11 dias. Até a Bahia entre 11 e 13; até Rio de Janeiro entre 12 e 14 dias. Dentro de Portugal a Linha de Vapores portugueses de J. H. Andressen levava seus passageiros do Porto às ilhas em 3 dias e a New York em 14 dias³¹⁹.

Tempos menores à custa de velocidades maiores. No início da navegação a vapor, os navios corriam a oito ou nove nós. O *Britania* da Companhia *Cunard* fazia 8,5 nós em 1840. Em 1883, o *Normandie* chegava a 17 nós. Em 1907 a *Cynard* lançou os transatlânticos *Mauritânia* e *Lusitânia* com velocidade de 26 nós.

Em 1876, o *Scotia* percorreu Queenstown a New York em oito dias, 2 horas e 48 minutos. Em 1880, o *Arizona* fez o mesmo trajeto em sete dias e 23 minutos e em 1885 o *Etruria* fez em 6 dias, 5 horas e 31 minutos. Em 1891 o *Teutonic* fez em 5 dias, 16 horas e 31 minutos³²⁰.

Na era imperialista a frota mundial de navios mercantes aumentou 1400.000 toneladas anuais (período 1900-1914). Em 1913 a Inglaterra possuía 18.696 embarcações mercantes; a Alemanha 5082; Itália 1522; Espanha 841. Portugal com 121 situava-se abaixo do Brasil (329)³²¹. Muitos

318 Cf. Lesourd, e Gérard, História econômica. Lisboa: A. M. Teixeira, s/d, p.367.

319 Novo almanach de lembranças luso-brasileiro. Lisboa, 1899.

320 Enciclopedia universal ilustrada Europeo-americana. Bilbao: Espasa-Calpe, 1928 (verbete “transportes”).

321 Id. Ibid.

dos barcos lusos ainda utilizavam a vela. Em 1909 o número de navios de comércio portugueses era 327³²², as quais deslocavam 89.154 toneladas (destas, 40 mil a vapor)³²³..

A dificuldade portuguesa residia na carência de capitais para financiar uma marinha que visava um império em vias de construir um sentido econômico do qual a metrópole era apenas uma correia de transmissão. Portugal não financiou, por exemplo, um de seus inovadores, o Tenente Julio Lopes, inventor de um novo sistema de submarino que esperava vê-lo testado por um país mais avançado³²⁴, assim como o brasileiro Santos Dumont precisava mostrar seu 14 bis na França.

Na verdade Portugal não tinha sequer um Império para fins práticos no século XIX. Angola e Moçambique estavam virtualmente isolados dos grandes circuitos salvo como passivos fornecedores de escravos (mas este tráfico vinha sendo combatido pela Inglaterra). Sua inserção no mercado mundial decaía e os transportes marítimos idem. Um anônimo autor da época notava que Angola não tinha ribeira de embarcações “porque aqui nem se fazem nem se concertão”³²⁵.

Outro problema era a dificuldade de integração interna por hidrovias e ferrovias para escoar produtos aos portos. Como acentuou um autor, a malha de transportes não cresce linearmente, mas aos saltos e configurando redes³²⁶ de uma combinação ótima de fatores coligados. Referindo-se aos primórdios da industrialização da Europa Continental, um primeiro teórico do imperialismo mostrou que: “Com a única exceção da Holanda, cujo sistema de hidrovias

322 A.H. O. Marques, Nova história de Portugal. Lisboa: Presença, V. XI, p. 159.

323 René Pélissier, História de Moçambique, p. 183.

324 O Estado de S. Paulo, 8 de dezembro de 1905.

325 Catálogo dos governadores do Reino de Angola. Com huma previa noticia do principio da sua conquista, e do que nella obrarão os governadores dignos de memória. In: Academia Real das sciencias, T. III, parte I. Collecção de notícias para a História e Geografia das nações ultramarinas, que vivem nos domínios portuguezes, ou lhes são visinhas, p. 428.

326 David Landes, Prometeu desacorrentado. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994, p. 204.

naturais e artificiais parecia unificar seu comércio, os outros países da Europa – França, Rússia, Alemanha, Itália, Espanha e Rússia – estavam ainda mais desintegrados na sua indústria”³²⁷.

A situação da Marinha espanhola em 1898, este ano fatídico, não era mais animadora. Numa consulta feita pelo Almirante da esquadra espanhola, a bordo do encouraçado Cristóbal Colón, ele dizia da supremacia absoluta dos Estados Unidos em número de navios, blindagem e artilharia, o que permitia aos norte-americanos atacar as Filipinas, Cuba e a Península simultaneamente. Era o término da Marinha de tantas glórias passadas³²⁸.

327 J. Hobson, *A evolução do capitalismo moderno*. São Paulo: Abril, 1985, p. 38.

328 M Fernandez Almagro, *História política de España contemporanea, 1897-1902*. 2 ed. Madrid: Alianza, 1970, p. 319.

Capítulo V

O Comércio

“Il faut d’abord rendre justice au grand rôle que le commerce a joué dans l’histoire du monde. Il n’y a point eu d’agent plus actif de civilisation”

(Dictionnaire Garnier – Pagès, 1857)³²⁹.

Para Caio Prado Júnior, “a análise da estrutura comercial de um país revela sempre, melhor que a de qualquer um dos setores particulares da produção, o caráter de uma economia”³³⁰. E para Milton Santos, “no processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção”³³¹. O comércio, « devido ao seu caráter abrangente, servia como base para que se pudesse avaliar o comportamento econômico dos países desenvolvidos e, em contrapartida, os seus efeitos na periferia »³³². A *Società Milanese per L’Esplorazione Commerciale in Africa* era explícita sobre os móveis da colonização: “racogliere notizie positive sugli scambi di merci”³³³.

A portaria nº. 8098 de 1935, Portugal conferiu a cada um dos seus territórios um escudo representativo da “riqueza” exótica que se desejava explorar. O de Angola apresentava o famoso e apreciado elefante (pelo seu marfim) além de uma zebra; o escudo de Cabo Verde tinha uma nau e o da Guiné Portuguesa, entre outras coisas, um cetro de ouro encimado por uma

329 Dictionnaire Politique. Encyclopédie du langage et de la science politiques. Par Garnier – Pagès. Paris: Pagnerre Éditeur, 1857, p. 239.

330 Caio Prado Jr., Formação do Brasil contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 1942, p. 226.

331 Milton Santos, A natureza do espaço. São Paulo : Edusp, 2004, p. 268.

332 Marisa Midori Deaecto, Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930): São Paulo: Senac, 2002, p. 92.

333 BSGI, 1880, p. 6.

cabeça de negro; o de São Tomé e Príncipe tinha uma roda de Engenho de açúcar. Só o de Moçambique exibia as armas de São Sebastião.

O comércio se inicia ao rés-do-chão. Já tratamos da vida material (território, doenças, alimentação e do espaço urbano). Consideremos também o comércio de base. É assim que J. Ki-Zerbo pôde notar ainda no início do século XXI, “uma espécie de regresso de muitos para uma economia paralela, um mercado de chão, situação que os bancos não dominam”³³⁴.

Num nível intermediário, há o comércio de bens através de moeda sonante ou de meio de pagamento. Este comércio é, para Leroy-Beaulieu, apenas a “sistematização da troca”³³⁵ já existente (escambo). Dir-se-ia melhor: a circulação, que na acepção oitocentista é a soma de comércio e transporte, resume-se, em última instância, à própria moeda. Marx deu a um capítulo de *O Capital* o seguinte título: “o dinheiro ou a circulação de mercadorias”. No volume II de sua obra, ele restringiu a definição: “a circulação, isto é o movimento efetivo das mercadorias no espaço, se reduz finalmente ao transporte de mercadorias”³³⁶. Ele o fez porque o transporte de mercadorias encerrava um problema: ele era produtivo, pois agregava valor à mercadoria transportada, ao contrário dos meros atos de transmutação da forma mercadoria (atos de compra e venda). Afinal, já o dissera Quesnay: “A troca ou o comércio não fazem nascer os produtos: a ação de trocar não produz, portanto, nada”³³⁷.

Nas áreas que os europeus foram integrando ao capitalismo oligopolista internacional em meados do século XIX, muitas vezes os globalizados não davam aos signos dos globalizadores o mesmo valor. Não quer isso dizer que não compreendessem o significado da troca ou da moeda, como pensou um crítico do colonialismo como Alfredo de Sousa. Para ele “os signos

334 J. Ki-Zerbo, Para quando a África? Entrevista com René Holenstein. Tradução de Carlos Brito. Rio de Janeiro: Pallas, 2006, p. 103.

335 Apud Marisa M Deaecto, Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo. São Paulo: Senac, 2002, p. 91.

336 K. H. Marx, Oeuvres. Paris: Gallimard, 1968, II, p. 584.

337 F. Quenay, Quadro econômico. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1985, pp. 234-235.

monetários eram faltos de utilidade imediata e mal compreendida sua significação” para os africanos³³⁸. Só a primeira parte da frase talvez seja verdadeira. Mesmo assim é de se duvidar para as zonas de mercados regionais mais desenvolvidos da África negra, pois a regra é que as áreas periféricas queiram moeda desesperadamente, já que as áreas centrais as monopolizam. Uma vez usando tecidos tingidos, vidros e enfeites em troca da goma do senegal ou do ouro em pó da Guiné, os europeus já no século XVI criaram novas necessidades de consumo no continente negro.

Pesquisas antropológicas do século XIX também desmentiam a suposta falta de compreensão do comércio de moeda em relação a vários povos de áreas recém colonizadas. Os braceletes nas ilhas Trobriand e cobs no noroeste americano eram ao mesmo tempo “riquezas, signos de riquezas, meios de troca e de pagamento”, segundo Marcel Mauss. Só que eram “ainda cauções ligadas às pessoas que as empregam, e essas cauções as vinculam. Mas como, por outro lado, eles servem já de signos monetários, há interesse em dá-los para poder possuir outros novamente, transformando-os em mercadorias ou em serviços que, por sua vez, voltarão a se transformar em moedas”³³⁹. Isto é nada mais do que um circuito onde o dinheiro já é o alfa e o ômega do processo, embora não haja valorização de capital através de investimento produtivo³⁴⁰. Dinheiro como signo monetário incorporado a uma mercadoria específica e que funcionava como equivalente geral das outras era de conhecimento de quase todos os povos no século XIX. Na língua dos Bari, no alto Nilo, o termo naglia (pérola falsa)³⁴¹ designava o dinheiro e no interior da África as placas de sal e os escravos eram de amplo uso, assim como “o marfim nas regiões vizinhas das possessões portuguesas”. O gussub (espécie de painço) era a

338 Alfredo Sousa, *Economia e sociedade em África*. Lisboa: Moraes, 1965, p. 153.

339 M Mauss, *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2003, p. 304.

340 D-M-D e não ainda D-M-D`, onde D` seria igual a D + Δ D.

341 C Menger, *Princípios de economia política*. S. Paulo: Nova Cultural, 1986, p. 375.

moeda do reino africano de Ahir³⁴². Na língua N'bunda, registrada pelos portugueses, apareciam as palavras qui-tare (dinheiro), n-jimbo (dinheiro de conchas) e m'bongo (moeda)³⁴³.

Nos “resgates” com os negros africanos a moeda preferida eram os pregos e cavilhas de ferro dos navios ainda na primeira metade do século XIX. Na Abissínia o pão de sal fez às vezes da moeda enquanto no velho México as favas de cacau eram o dinheiro e nas Molucas o cobre. Já em Bantang (1878) usava-se o tijolo de chá juntamente ou em substituição à própria rúpia³⁴⁴.

Os chamados indígenas ou nativos conheciam bem as negociações comerciais, as trocas e as moedas. No Vale do Dombe, Serpa Pinto viu o celeiro de Benguela, onde os indígenas só permutavam a dinheiro sonante³⁴⁵. Na direção de Pretória encontrou um certo Mr. Taylor em Shoshong, dono de uma das inúmeras casas comerciais do lugar e neogociante de marfim (ele exportava trinta mil libras por ano)³⁴⁶. A libra esterlina já era a principal moeda da região³⁴⁷.

Às vezes os povos da África eram obrigados a aceitar moedas plebéias, faltas de valor verdadeiro, submetidas a monopólios intoleráveis, como as barrinhas de latão do Estado livre do Congo (decretadas como a moeda principal do território)³⁴⁸. Talvez diferentemente do que ocorrera uns dois séculos antes, os trabalhadores de lá sabiam que a moeda principal era outra, a dos brancos que circulavam e acumulavam riqueza em francos fora dali, afinal, em qualquer lugar, a moeda precisa ter a confiança do público nela mesma, já ensinava Tooke³⁴⁹. A moeda

342 Id. Ibid., p. 386.

343 R. Ivens e H Capelo, De Benguela às terras de Iaca. Lisboa: Europa-América, 1996, v. II, pp. 323-336.

344 J. P. Oliveira Martins, O regime das riquezas (elementos de chrematística). Lisboa: Livraria Bertrand, 1883, pp. 107-108.

345 Serpa Pinto, Como eu atravessei a África, V. I, p. 68.

346 Id. Ibid., V. II, p. 181.

347 Id. Ibid., V. II, p. 180.

348 A Hoschild, O fantasma do rei Leopoldo. S. Paulo: Companhia das letras, 1999, p.129.

349 Apud P Villar, Or et monnaie dans l'histoire. Paris: Flammarion, 1974, p. 395.

local servia para comprar no interior, das mãos dos próprios brancos. A borracha, extraída em trabalho compulsório semi-assalariado, era “vendida” em troca dessas barrinhas num sistema de mercado oligopsônico. Os africanos podiam não conhecer a palavra, mas sabiam seu conteúdo.

O quase bimetalismo ali reinante era parecido ao de outras épocas da Europa. Como dizia Montanari (1680) as baixas moedas são “per uso della plebe che spende a minuto e vive a lavoro giornaliero” (para uso da plebe que vive a miúdo, no varejo, e com pequenas despesas e do trabalho diário)³⁵⁰. A própria Europa ainda passaria por transformações em seus sistemas de moeda nos oitocentos. O século XIX ainda foi a época do bimetalismo. Ouro e prata eram os principais padrões de referência para os sistemas monetários. Os Estados Unidos, por exemplo, embora tivessem oficialmente o bimetalismo, na prática submetiam-se à Lei de Gresham: “Quando dois tipos de metal de diferentes valores de mercado circulam com idênticos valores legais de troca, o metal que vale menos tornar-se-á o principal meio circulante ao passo que o mais caro será entesourado”³⁵¹. Isto se deu para os vários povos africanos no “Congo belga”.

Os portugueses trataram desde cedo de implantar um sistema monetário colonial. Os colecionadores conhecem exemplares de moedas coloniais do século XIX. Na Índia portuguesa, durante as guerras liberais, circularam moedas de prata, cobre e bronze com a efígie de Dom Miguel, estranhamente muito parecido com seu irmão Dom Pedro IV. A rúpia de prata em 1830 era um exemplo disso e no seu reverso havia as armas do reino unido ornamentadas com flores pendentes³⁵².

As trocas no circuito inferior não deixavam de mostrar as violências da moeda e da falta dela. Pulseiras de cobre eram usadas no comércio com os portugueses (fabricadas pelo ferreiro

350 Apud Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*. T. 2. Paris: Armand Colin, 1979, p. 376.

351 M. Spencer, *Economia contemporânea*. S. Paulo: Edusp, 1979, p. 221. Gresham foi um financista do século XVI e diretor da casa da moeda de Elizabeth I.

352 BSGL, 18, 1, 1901.

indígena com esmero)³⁵³. Tal circuito se desenvolverá depois mais em função da economia urbana e do crescimento das cidades, mas mesmo para o século XIX, pode-se dizer o que Milton Santos afirmou para os anos 1970 : na África Ocidental, até nas « aldeias perdidas na floresta, os mercados são o centro da vida »³⁵⁴.

Serpa Pinto, em 1878, notou um forte comércio de Benguela ao Bié e dali a pontos remotos do interior³⁵⁵. Durante sua viagem em direção a Pretória registrou muitos momentos em que mulheres vieram procurá-lo para vender milho, fubá e batatas³⁵⁶ e uma cesta de lagartos³⁵⁷. Noutras localidades viu um comércio (já sob influência dos portugueses) de longa distância de escravos, marfim e bois³⁵⁸. Outras funções da moeda eram usadas pelos africanos da praça de Benguela onde operações de crédito animavam o comércio. Indígenas assumiam créditos de até cinco contos de réis para suas entradas no sertão³⁵⁹. Os pombeiros (ajustadores e líderes de carregadores) contratados ali recebiam panos, mas estes eram referenciados em valores em réis. Os mucasseques, habitantes entre os territórios entre Cubango e Cuando comerciavam com os ambuelas marfim e cera em troca de alimentos³⁶⁰.

Os portugueses se viram diante de povos acostumados a negociar e de artimanhas que enxergavam, mas não conseguiam ver (nos outros). O povo lunda, por exemplo, era acusado de nunca fechar negócio, ficando sempre devedor por conveniência para não perder o freguês. Esta técnica comercial era vista apenas como artimanha de ociosos³⁶¹.

353 BSGL, 6, 3, 1886, p. 196.

354 Milton Santos, O espaço dividido, p. 23.

355 Serpa Pinto, Como eu atravessei a África, V. I, p. 62.

356 Id. Ibid., p. 107

357 Id. Ibid., p. 113.

358 Id. Ibid., p. 118.

359 Id. Ibid., p.142.

360 Id. Ibid., p. 266.

361 BSGL, 6, 3, 1886, p. 145.

Cameron, ao viajar por terras supostamente portuguesas, viu, em 1873, que ao lago « Sankorra » afluíam negociantes em barcos a vela, vestindo calças. Não eram portugueses, mas “mulatos vestidos a européia”, segundo sua expressão, e que vinham de Cassenge (Angola), onde faziam grande comércio de cera e marfim com o interior e com Bié³⁶².

Uma das negociações registradas pela expedição Silva Porto dizia que os portugueses compraram uma ponta de marfim a um chefe cachilanga, com o peso de 60 libras em troca de: cinco barris de pólvora de cinco arráteis (ou seja, 25 arratéis)³⁶³; cinco armas lazarinas³⁶⁴; dez lençóis de fazenda sortida; duzentos fios de missanga sortida; quatro fios de coral branco; duas canecas; um prato; uma camisa; um barrete; um machado; uma enxada; uma « manilha » de cobre³⁶⁵; oito panos, espelho pequeno, campainha e guiso. A negociação durou três horas e os portugueses acharam o preço do marfim excessivo em virtude dos gastos de transporte que teriam até o litoral³⁶⁶. Dias depois, numa outra compra de ponta de marfim de peso idêntico “por preço mais subido”, os portugueses entregaram a mais cinco arráteis de pólvora e 16 panos de fazenda. Notaram nesta expedição vários movimentos comerciais dos indígenas. Estes, por exemplo, compravam sal nas margens do Rio Lulua para revender depois.

Quando compraram uma ponta de marfim de 90 libras de peso, os portugueses cederam: 50 arratéis de pólvora; dez armas lazarinas; dez lenços de fazenda sortida; 200 fios de miçangas sortidas; uma caneca; um prato; uma camisa; um casaco; um barrete; um machado; uma enxada; uma manilha de cobre e oito panos³⁶⁷. Essas negociações revelavam um padrão: o comércio desigual. Os portugueses entregavam armas inferiores (as armas lazarinas) já que possuíam a

362 BSGI, 1876, p. 68.

363 Arratél / libra = 16 onças ou 458, 9952 g. Para transporte de líquidos como o vinho as medidas são: 1 tonel = 2 pipas = 6 terços = 8 barris = 50 almudes = 600 canadadas = 252 english wine gallons = 953,89 litros. Cf. Duncan, T. B. Atlantic islands. Uiversity of Chicago press, 1972.

364 Lazarina refere-se a um tipo de espingarda comprida usada para caçar aves.

365 As manilhas (manillas) eram pulseiras.

366 BSGI, 6, 4, 1886, p. 257.

367 BSGI, 6, 5, 1886, p. 318.

moderna *maxim* (metralhadora recém inventada que permitiu a supremacia bélica europeia na invasão da África).

Capello e Ivens registraram preços correntes na sua viagem a partir de Benguela³⁶⁸: uma galinha – 1 jarda de riscado; Três ovos – 1 carga de pólvora; Um carneiro – 7 a 10 jardas; Uma ovelha - 5 a 8 jardas; Um boi - 60 a 70 jardas; Um porco - 25 a 30 jardas; Seis raízes de mandioca – 10 bagos de Maria segunda³⁶⁹; Uma quinda de fubá (2 libras) - meia jarda de riscado.

Enfim, para os europeus, os africanos (como os americanos outrora) eram povos *sem* e não *com*. Da mesma forma, os territórios, por lhes faltarem estados nacionais constituídos, eram vazios (como pensava Leopoldo em relação ao Congo). E quando havia estruturas políticas mais complexas, elas eram estigmatizadas como semelhantes ao despotismo europeu do passado ou simplesmente eram destruídas sem justificativa.

Curiosamente, durante a verdadeira revolução que se processava na pintura e na escultura europeias de fins do século XIX, a admiração pela escultura da África Negra era grande, mas os objetos dos artesãos negros podiam ser comprados em lojas de curiosidades por pouco dinheiro³⁷⁰.

Não se poderia conceber como a nova geografia o concebe, qualquer territorialidade sem estado³⁷¹. O africano, ao contrário do europeu, não seria sequer um homem, portanto, não seria territorial. E o homem é, acima de tudo, um animal territorial (como dizia Jean Rostand)³⁷². Poucos, como Charles Dilke na Inglaterra, criticaram esta maneira de ver na época³⁷³. Para a

368 Capelo e Ivens. De Benguela às terras de laca, p.45.

369 Conta encarnada, pequena, interiormente branca.

370 E. H. Gombrich, The story of art. London : Phaidon, 2006, p. 434.

371 Milton Santos, e Maria Laura Silveira, O Brasil: território e sociedade no início do século XXI, p. 19.

372 Apud. H. Isnard, O espaço geográfico. Coimbra : Almedina, 1982, p. 29.

373 A. Giraut, Príncipes de colonisation et de législation coloniale. Paris: L. Larose Éditeur, 1895, p. 28.

maioria, os africanos eram simplesmente “indolentes e preguiçosos”, como dizia um texto de 1830³⁷⁴. Ou “ocioso”, como se referia um texto de 1886 ao povo Lunda³⁷⁵, sendo necessário “promover a colonização europeia, na idéia de avigorar as raças”³⁷⁶.

Protecionismo

Em 1868 Portugal adotou o *drawback*³⁷⁷ para a indústria têxtil, a fim de estimular a exportação de tecidos. Mas continuava sendo mais vantajoso comprar tecidos ingleses e reexportar para as colônias. Em 1892 a adoção de uma pauta protecionista fez com que os produtos portugueses transportados por navios nacionais tivessem um abatimento de tarifas de até 90% e aboliu privilégios dados às reexportações de produtos estrangeiros. Isto explica o aumento do comércio entre a metrópole e as colônias a partir de então. Mas o papel das colônias deveria ser estruturalmente este: estimular a indústria têxtil metropolitana comprando-lhe seus tecidos pagos com as divisas obtidas pelo setor agrícola colonial³⁷⁸. Falta de competitividade da marinha portuguesa³⁷⁹ e contrabando na África do Sul praticamente inviabilizaram esta política em Moçambique, por exemplo. Além disso, a especialização colonial em produtos primários sempre estava sujeita às conjunturas de quebra de safras por causa da inelasticidade-renda do consumo de alimentos dos países ricos³⁸⁰, ou devido à súbita entrada de um concorrente no mercado ou mesmo à grande oferta. Estes foram os casos da borracha e do café em alguns

374 José Acúrsio das Neves, Obras completas. V. 4. Porto: Afrontamento, s/d., p. 421.

375 BSGL, 6, 3, 1886, p. 145.

376 BSGL, 14, 1, 1895.

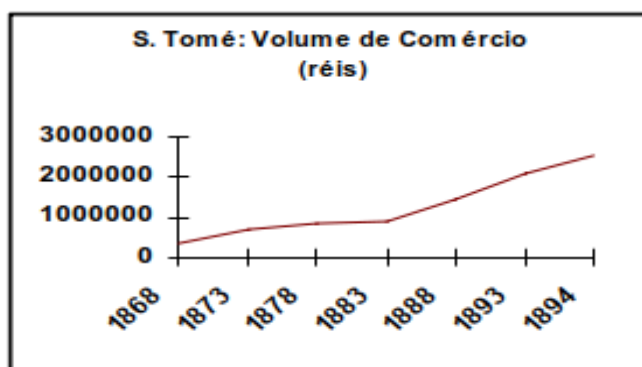
377 O regime aduaneiro especial de drawback é a eliminação de tributos incidentes sobre insumos importados para utilização na produção destinada à exportação. Assim, a importação portuguesa de panos crus que resultasse na produção de tecidos manufaturados para exportação às colônias, podia ter devolução de impostos pagos na importação. Trata-se de um incentivo às exportações.

378 J. Pedreira, “Imperialismo e economia”, in: Bethencourt e Chaudhuri, História da expansão portuguesa. Lisboa: Temas e Debates, 2000, p. 283.

379 Por isso se criou a Empresa Nacional de Navegação em 1880.

períodos. O café experimentou as duas últimas situações: o produto paulista derrubou a produção africana e, depois, enfrentou a saturação do mercado, sendo necessária a política de valorização depois do convênio de Taubaté (1906) ou a queima do produto após a crise de 1929.

O período que começa com a Regeneração já demonstrava um crescimento importante dos interesses comerciais envolvidos nas colônias do novo império. Todos os dados estatísticos revelam que o império só se estabelece de fato em fins do século. Vejamos a pequena São Tomé (cerca de dez vezes mais importante economicamente que Príncipe na época)³⁸¹:



Fonte: Tito de Carvalho, A. “Finances coloniales”, *Portugal em África*, Lisboa, n. 19.

Quanto à produção, as exportações de São Tomé eram de café e cacau principalmente, sendo a produção cafeeira muito superior (foi de 148.535 arrobas³⁸² em 1883-1884 frente a 49.217

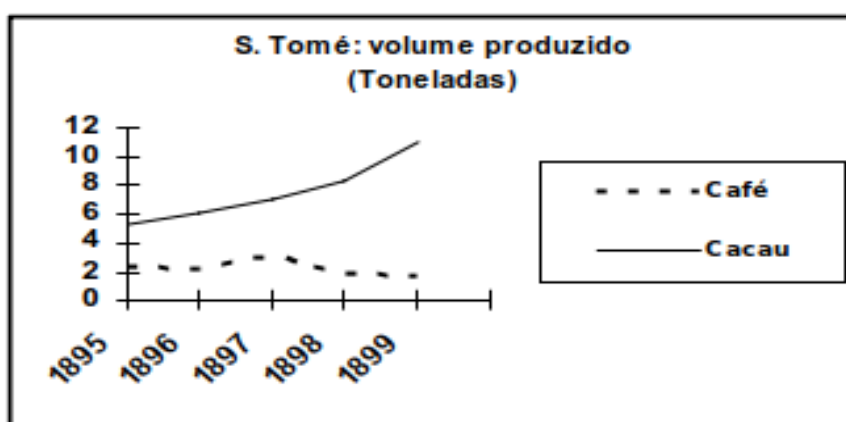
380 Marcos C. Pires, “Da teoria do valor trabalho à troca desigual no comércio internacional”, In: Souza, Luiz Eduardo S. *Ideologia e ciência econômica: estudos de caso*. São Paulo: LCTE, 2006, p. 38.

381 Um conto é igual a mil “mil réis”, ou seja 1 conto = 1.000\$000. Um mil réis é 1\$000. O conto como unidade foi o antecessor do milhão até o século XVI. As tabelas normalmente trazem valores em réis, milhares de réis, milhões de réis. Às vezes em contos de réis.

382 Arroba = 32 arratéis ou 14, 6878 Kg.

arrobas de cacau no mesmo período). O café foi trazido do Brasil em 1800 e em 1842 o volume exportado já era de 12 mil arrobas³⁸³. O cacau foi introduzido na ilha em 1822.

Convém lembrar que o período posterior ao decênio de 1880 mudaria tudo com a queda dos preços do café, a forte concorrência paulista e o redirecionamento dos investimentos ao cacau. Os dados do final do século são reveladores a este respeito. O gráfico abaixo permite acompanhar a curva descendente representativa da produção física do café, a qual reflete a queda da demanda externa.



Fonte: BSGL, 20,1-6, 1902.

Em 1901 o cacau representava 34,1% das exportações ultramarinas, a borracha 27,1% e café apenas 9,2%³⁸⁴. A exportação geral de produtos de São Tomé em 1879-1880 foi de 432:936\$676. Em 1883-1884 foi de 589:814\$671. Inserem-se nesses valores a borracha, a cana, miolo de coco, madeiras, coconote³⁸⁵, tartarugas, bálsamo de S. Tomé, óleo de palma³⁸⁶, araruta e casca de quineiras. Além disso também se produziram baunilha e urucu. O óleo de palma era um produto de crescente demanda e provinha de inúmeras colônias européias. Em 1885 o seu

383 Fonte deste dado e do próximo gráfico: BSGL, 5, 7, 1885, p. 421.

384 F. R. Salgado, A evolução do comércio especial ultramarino. Lisboa, 1939. Mapas 12 A e 12 B.

385 Carvão de palma.

386 Na Bahia conhecido como Azeite-de-Dendê. É produzido a partir do fruto da Palmeira chamada Dendezeiro (*Elaeis guineensis*).

preço médio em Londres era de 30 libras a tonelada enquanto o do coconote era de 12 libras. A produção no período em tela deu-se conforme a tabela abaixo.

Produção / Ano (valores em réis)³⁸⁷

Ano	Óleo de Palma	Coconote
1880-81		653\$400
1881-82	287\$700	1:011\$400
1882-83	62\$720	1:077\$580
1883-84	3:017\$500	3:325\$255
1884-85	1:892\$500	8:337\$500 ³⁸⁸

Fonte: BSGL, 5, 7, 1885, p. 433

Angola é um caso a parte no que tange aos anos posteriores a 1889, pois há uma súbita elevação do volume de seu comércio. O volume comercial saltou (em réis) de 3.306:208\$497 em 1886 para 12.521:003\$000 em 1893. A razão reside, entre outras coisas, na ferrovia de Ambaca, que começou a ser construída em outubro daquele ano e teve seus primeiros 60 quilômetros em operação a partir de 1889.

Todavia, houve um aumento geral (ainda que mais parcimonioso) no volume do comércio colonial português. Moçambique foi revitalizado com a abertura de Suez, a qual também fez reforçar o comércio no Mediterrâneo e no Índico em geral, como vimos no capítulo anterior. Muitas companhias se interessaram desde então pelo território moçambicano. Até o fim de 1892, 2/3 de Moçambique estavam cedidos a terceiros ou a grandes companhias coloniais³⁸⁹. A

³⁸⁷ Os valores são em mil-réis, assim 4.000.000 deve ser lido 4.000.000\$000 sem problemas para valores após "\$", pois os números na fonte devem ter sido arredondados e todos aparecem inteiros.

³⁸⁸ Julho de 1884 a março de 1885.

³⁸⁹ G. Papagno, *Colonialismo e feudalismo. La questione dei prazos da coroa nel Mozambico alla fine del secolo XIX*. Torino: Einaudi, 1972, p. 146.

Companhia do Niassa, por exemplo, tinha 25% do território colonial da época, ou seja, a concessão das terras que abrangem as atuais províncias de Cabo Delgado e Niassa, enquanto a Companhia de Moçambique, fundada na Beira (Portugal) em 1891, tinha a concessão por 50 anos das terras em Manica e Sofala. Para se ter uma idéia do tamanho das terras, só a província de Manica atual ocupa uma área de 61.661 km², sendo é verdade menos demarcada e conhecida em fins do século XIX. Por fim, também os metais preciosos descobertos na África do Sul tornaram a região atrativa.

Volume de Comércio de Moçambique

ANO	VALORES EM RÉIS
1874	1.830:231\$499
1879	2.183:096\$428
1884	2.680:535\$431
1888	3.826:115:436
1893	4.300:825\$103
1894	6.262:602\$210

Fonte: Tito de Carvalho, A. "Finances coloniales", *Portugal em África*, Lisboa, n. 19.

Em Cabo Verde o volume comercial foi de 695 contos em 1873-1874 e chegou a 1.185 contos em 1893. Na Guiné, foi de 518 contos em 1891, chegou a 738 contos em 1893, mas no ano

seguinte caiu a 501 contos. Sua balança comercial de final do século apresentaria contínuos déficits.

O sul da Europa não tem papel predominante nos seus impérios. Ele é a semiperiferia de um imperialismo global, correia de transmissão de valores entre as colônias e os países mais avançados. Império colonial não era necessariamente sinônimo de centralidade na economia mundo. O geógrafo Camille Vallaux o notou bem quando disse que “o peso da França e de seu império nos destinos do mundo não aumentou, por imponente que pareça aos olhos dos cartógrafos”³⁹⁰. Ora, muito diferente deste dito napoleônico: “*Là ou est le drapeau, là est la France*”³⁹¹.

Isto não significa que Portugal e Itália não tivessem interesse em explorar suas colônias. Parcelas de suas classes de cima ganhavam dinheiro sonante com as colônias (notadamente o estamento militar, o clero, os políticos, os comerciantes que lidavam com as importações das colônias e reexportações). Em 1900, a África e a Ásia representavam 2,9% das importações e 3,7% das exportações portuguesas. O Império era útil para a Indústria vinícola e têxtil (70% das suas exportações se dirigiam ao ultramar em 1900)³⁹².

Mas, estruturalmente, o império era mais rentável para o sistema mundial e não tanto diretamente para Portugal e Itália (e menos ainda Espanha).

Pierre Bernard Kayser disse que a região é sempre um espaço polarizado. O pólo é, normalmente, uma cidade³⁹³. A cidade lança seus tentáculos, suas linhas de comércio e transporte para romper o bloqueio de territórios hostis ou mesmo de anecúmenos. Essas linhas, lançadas de uma miríade de pontos, se entrecruzam, formam redes densas. E cada vez maior é a densidade se houver maior reprodução desigual para dentro e para baixo, verticalizando-se as

390 Camille Vallaux, *El solo y el Estado*. Madrid : Daniel Jorro editor, 1914, p. 166.

391 Apud Arthur Giraut, *Principes de colonisation et de législation coloniale*. Paris: L. Larose Éditeur, 1895.

392 René Pélissier, *História de Moçambique*, p. 182.

393 In P. George, et. Al. *Geografia ativa*. S. Paulo: Difel, s/d, p. 285.

relações polarizadas. Assim, Londres é o centro da economia mundo de fins do século XIX e o Atlântico Norte uma área central contígua. O sul europeu está na semi-periferia e o resto do mundo na periferia. Mas cada periferia, por razões geográficas e históricas, reproduz verticalmente essas polarizações. Portugal mais que a África, por exemplo. Daí que ele possa ser a cabeça de ponte de um colonialismo oligopolista internacionalizado em áreas onde teve maior presença histórica e um “capital fixo histórico” assentado, na forma de costumes, conhecimentos, relações de conquista e comércio estabelecidas, “presídios” e feitorias nas costas oceânicas ou ao longo dos rios principais. Os autênticos imperialismos centrais precisaram se utilizar desse acúmulo histórico português na exploração e violência contra os africanos.

Os carregadores eram muito baratos para os europeus, todavia, mantinham o controle e o conhecimento de rotas internas ao continente. As ferrovias substituíram os carregadores nas vias principais e reduziram seu papel às estradas « vicinais » e secundárias. Linhas internas e externas, principais e secundárias se cruzavam formando uma malha cheia de nós de articulação.

Ora, os muzambazes eram mercadores ambulantes que faziam as trocas comerciais dos portugueses no interior da parte oriental do continente africano. Só na segunda metade do século XVIII os chamgamiras permitiram aos portugueses abrir uma feira em Manica. A ilha de Zumbo também foi um centro das trocas entre os portugueses e o planalto entre 1720 e 1836. Diversas convulsões internas na África que seria portuguesa desestabilizaram principalmente a formação social Chona. Esta, outrora integrada de forma mais autônoma na rede mercantil européia, foi perdendo seu controle das áreas do interior ao longo da segunda metade do século XIX (não sem muita resistência armada contra os invasores europeus). Os povos de língua chona se estendiam do Zambeze ao Limpopo e do Kalaario ao Índico³⁹⁴.

394, A. M. C. S. Nogueira da Costa, O caso do muenemutapa. Maputo: Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, 1982, p. 49.

A resistência sempre ofendeu os portugueses e eles nunca encontraram facilidades para se estabelecer comercialmente no interior africano antes de fins do século XIX e início do século XX. Entre 1895 e o início de Janeiro de 1896 Portugal enfrentou a temível campanha contra Mudungazi ou Mondagaz, cognominado Gungunhana depois de se tornar Imperador de Gaza, em 1884. Este nascera provavelmente em 1850 e, certamente, faleceu em 1906 numa prisão portuguesa³⁹⁵. Governava vasta área no território que corresponde ao Moçambique atual e que abrangia até a cidade de Maputo. Mousinho de Albuquerque, o vencedor, voltou a Lisboa em 15 de Dezembro de 1897, para ser homenageado na Sociedade de Geografia. A razão? Ter trazido prisioneiro o mais resistente dos “régulos” de Moçambique. Régulo é o termo que os portugueses adotaram para designar os chefes africanos. Assim como “Sipaios” era o termo usado para a polícia colonial formada por indígenas.

No final do século XIX, portanto, a situação era outra. Lourenço Marques (Maputo) era já centro bancário, depois de Luanda. O Banco Nacional Ultramarino fora fundado em 1864³⁹⁶ com capital inicial de quatro mil contos. Ele tinha o monopólio da emissão de moeda nas colônias, exceto Macau e Timor. Mas vinte anos depois o meio circulante ainda era baixíssimo³⁹⁷.

Quissangana, em 1885, aparecia como ponto de chegada das caravanas do lago Nyassa que traziam marfim e era pólo comercial da casa francesa Régis. O Nyassa era ponto de partida de caravanas não só a Quissangana, mas a Lindy e Quiloa. Mais tarde a cidade do Ibo tomou a dianteira. Um relato de 1886 espantou-se com a chegada ali de 193 pontas de marfim vindas do

395 Vide Helena Wakim Moreno, *op. cit.*

396 Naquele mesmo ano houve a fundação de 16 bancos. Em 1875 mais doze. Desde então, houve forte expansão do setor financeiro, auxiliada pelo aumento das exportações de vinho para a França, então acometida pela já citada praga da filoxera. Em 1882, a crise da bolsa de Paris afetou aquela gravemente expansão. No caso espanhol, a derrota de 1898 realimentou o setor financeiro com a repatriação de capitais antes investidos nas colônias. Josep M. Buades, *Entre Mares*, p. 188.

397 R. J. Hammond, *Portugal and África 1815-1910. A study in uneconomic imperialism*. California: Stanford, 1966, p. 73.

Nyassa ao preço de 20:000\$000³⁹⁸. Em Quissangana também havia o “ajustamento” de carregadores (mão-de-obra indispensável para as entradas no sertão). O negócio era mantido pelo comissionado José Rezende e pelo chefe da povoação local (Boana Chaque Bin Abdulatife). O régulo avassalado de Pemba, Mugabo, fazia o mesmo³⁹⁹. Na cidade de Ibo várias casas comerciais ofereciam crédito às expedições que se dirigiam ao interior. A planta da cidade (maio de 1885) mostrando o bairro dos europeus registrava nove edifícios públicos e 77 casas particulares, sendo cinco as casas comerciais pertencentes a “mouros”, ingleses e franceses⁴⁰⁰. Esta divisão entre europeus e nativos, expressa geograficamente, é uma constante. Luanda, uma ilha, dividia-se em cidade alta, onde moravam as “pessoas principais” e cidade baixa, “mais cômoda para o comércio”. Interessante notar que em 1830, o canal sul da cidade já parecia “entulhado”, enquanto a população e as atividades comerciais se expandiam seguindo o curso da navegação a partir do canal do norte⁴⁰¹. Já São Tomé tinha na mesma altura 500 casas, e parecia insalubre, nevoenta e quente⁴⁰², e com comércio incipiente.

Em Portugal, apesar de a Revolução Liberal ter criado o regulamento que prevê a existência do corretor em 1837, a primeira bolsa de valores surgiu tardiamente e coincidiu com o início do imperialismo português. A Bolsa de Valores do Porto (1891)⁴⁰³ e de Lisboa (1901) foram centros de dinamização do capitalismo colonialista português na medida em que permitiam aumentar a oferta de crédito e capitais. Também o novo Código Commercial Portuguez é desta época⁴⁰⁴. Ele apareceu para substituir o famoso código feito por Ferreira Borges em 1833.

398 BSGL, 6, 2, 1886, p. 72.

399 BSGL, 2, 2, 1886, p. 93.

400 BSGL, 2, 2, 1886, p. 97.

401 Acúrsio das Neves, J. Obras completas. V. 4. Porto: Afrontamento, s/d, p. 401.

402 Id. Ibid., p. 383.

403 Ano de grave crise financeira, diga-se de passagem.

404 Codigo commercial portuguez : publicação oficial ordenada por Decreto de 23 de Agosto de 1888.- Lisboa: Imprensa Nacional, 1888.

No ponto central de todo o comércio do Rio Congo, em Ponta Banana (Congo português) no ano de 1887, segundo Jayme Pereira de Sampaio Forjaz de Serpa Pimentel, membro da Sociedade de Geografia de Lisboa, estavam estabelecidas três “importantíssimas” casas comerciais: a feitoria holandesa pertencente à companhia Nieuwe African’s Haendel Terinining; a feitoria francesa pertencente a Daumas Béraad & Cie, e a casa portuguesa de Isaac Zagury & Comp.^a. Havia outras duas de pequena importância, as portuguesas de Pedro Alexandrino da Cunha e a de Domingos de Sousa⁴⁰⁵. Mas a citada feitoria holandesa exercia quase um monopólio em todo o comércio do Zaire. A região se inseria numa vasta rede comercial. As mercadorias trocadas em Banana, Noqui, Porto da Lenha e Boma desciam à feitoria de Banana e eram expedidas para Rotterdam através de paquetes ingleses. Em Boma estavam estabelecidas as seguintes feitorias: a inglesa Hattou & Cookson, cuja matriz estava em Cabinda (enclave português) e que tinha empregados portugueses; a feitoria de Henrique Germano Faro (portuguesa); duas holandesas filiais da de Banana citada; a de Henry Scott, inglesa; a de Valle & Azevedo; de Daumas, Béraud & Cie, francesa; e a de Isaac Zagury & C.^{a406}. Em todos os casos, as casas portuguesas não tinham barcos. Às vezes pequenos barcos a vela. O transporte fluvial era feito principalmente por vapores ingleses.

Os tentáculos das casas comerciais também evidenciavam esta rede comercial que se estendia sobre os pontos de contato com as áreas produtoras do interior. A casa inglesa estabelecida em Cabinda, tinha sucursais em Ponta da Lenha, Quissanga, Malela, Chengo, Sengue, Vumpa, Cassala, Loango e Cong’Ialla. A casa holandesa de Ponta da Lenha tinha filiais em Quissanga, Quissanga, Vumpa, Cassala, Catalã e Intea⁴⁰⁷.

Embora portuguesas fossem muitas das casas comerciais, elas se imbricavam com linhas dominadas por outros interesses de outras nações. Em 1890, nas margens do Rio Zaire, desde a embocadura até Matadi e Lodia – Tafe, já havia, entretanto, 57 casas comerciais. 27 estavam em território ainda português e o restante no Estado Livre do Congo. As casas em território

405 BSGI, 7, 1, 1887, p. 273.

406 BSGI, 7, 1, 1887, p. 274.

407 BSGI, 7, 1, 1887, p. 274.

dominado pelos portugueses eram negociadoras de óleo de palma, mancarra⁴⁰⁸ e coconote em sua maioria (14), algumas também negociavam além daqueles produtos o café e a borracha (11), duas negociavam somente mancarra e quatro negociavam muitos produtos, incluindo o marfim. No Estado livre do Congo cinco negociavam marfim e borracha, quatro tratavam com óleo de palma, coconote e mancarra, doze com óleo de palma e coconote, nove com estes produtos mais mancarra, marfim e borracha e duas com óleo de palma e coconote. Eram variadas as inversões daquelas casas de comércio. Quem possuía mais recursos financeiros negociava uma variedade maior de produtos.

No território português negociavam casas estrangeiras como a Donet (inglesa), a Casa Holandesa A.H.V, a Hatton Cookson (Inglesa), Dumas & Cia (francesa). As casas lusitanas eram: Companhia portuguesa do Zaire, Pedro da Cunha, Domingos José de Souza, Francisco Manoel Ruiz, Lopes e Motta e Guimarães & Aguiar. No Estado Livre do Congo, os capitais portugueses estavam presentes também. Além da Sociedade anônima belga e daquelas casas estrangeiras citadas, apareciam: Companhia Portuguesa do Zaire, Pedro da Cunha, Domingos José de Souza, Casa portuguesa Lopo, A. Martins da Silva e Casa portuguesa de Pepe⁴⁰⁹.

Apesar disso, as casas estrangeiras dominavam. Já em 1861, um livro de Geografia informava que Bissau importava aguardente, pólvora, tabaco, espingardas e armas brancas e exportava arroz, cera, couros, óleo de palma, tartarugas e marfim. “Os ingleses, francezes e americanos são os que se aproveitam d’este comércio”⁴¹⁰. A Inglaterra atingia aquele comércio pagando ao chefe dos chamados “futa-fulas” estipêndio anual para ser favorecida comercialmente. Os futa-fulas eram uma nação com dez mil guerreiros treinados. O comércio de Bissau era o centro de toda a chamada Senegâmbia portuguesa. Lá ficavam os depósitos de mercadorias, transportadas por rios e canais. Dali, os portugueses estabelecidos enviavam seus agentes comerciais para Rio

408 Amendoim.

409 BSGl, 10, 6-7, 1891, pp. 294-295.

410 M. F. de M. Botelho, *Noções elementares de geographia, mathematica, physico-geológica, política e atmosfero-meteorológica accomodadas ao estado actual do mundo*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1861, p. 246.

Grande, Geba e Corobal. No Geba faziam as mais importantes transações. No Rio Grande, os comerciantes portugueses de Bissau mantinham feitorias dirigidas por agentes deles. Estes retiravam a mancarra dos habitantes da terra e entregavam aos negociantes de Bissau, os quais remetiam as mercadorias para as casas francesas do Senegal, que lhes forneciam outras mercadorias⁴¹¹.

As empresas francesas dominavam o comércio do amendoim da Guiné e de Moçambique (neste caso eram negociantes de Marselha que se valeram da abertura do canal de Suez para atingir mais rápido a África Oriental). Os ingleses predominavam na Índia portuguesa e em Macau. Os holandeses exploravam comercialmente o Timor Leste. Em 1886 Portugal simplesmente cedeu em forma de concessão toda a costa entre Cabo Frio e o Rio Cunene, ao sul de Angola. No último ano do século XIX, Inglaterra e Alemanha dominavam o cacau e o café de São Tomé e a borracha de Angola⁴¹². Entre as maiores firmas no vale do Zambeze encontravam-se a Sena Sugar (inglesa), a Companhia Boror (alemã) e a Sociéte du Madel (francesa). A vasta Companhia do Moçambique era majoritariamente britânica⁴¹³. Companhias inglesas controlavam estradas de ferro, como a British South African, de Cecil Rhodes, que comandava a ferrovia da Beira (africana).

Nas colônias orientais, em finais de 1892, havia 1.478 estabelecimentos comerciais, a maioria de chineses⁴¹⁴.

Veja-se o caso da Companhia de Moçambique. Ela tinha um capital social de 5 milhões de dólares de origem alemã, britânica e sul africana. Ora, o capital social não é o capital total, mas é uma parte significativa na época imperialista, pois representa (entre outros elementos) a parte

411 BSGL, 4,2, 1883, 107-110. Relato de Alfredo Justiniano Sócrates da Costa.

412 G. Clarence-Smith, O terceiro império português (1825-1975). Lisboa: Teorema, 1985, pp. 75-91.

413 Allen e Bárbara Isaacman, A tradição de resistência em Moçambique. O vale do Zambeze, 1850-1921. Porto: Afrontamento, 1976, p. 160.

414 Joel Serrão, e A. H. Oliveira Marques, Nova história da expansão portuguesa. O império africano. V. XI. Lisboa: Estampa, 2001, p. 678.

do patrimônio líquido oriunda de ações de investidores (no caso de uma sociedade anônima). Os direitos desse tipo de companhia normalmente abrangiam cobrança de impostos e exploração de recursos naturais. As companhias comerciais, portanto, não se limitaram ao comércio propriamente dito, já que tinham que assegurar trocas constantes com “povos privados de disciplina produtiva”⁴¹⁵. Investimento de capitais, controle de trabalho indígena eram o centro das atividades da Companhia do Bornéu setentrional britânico, a Companhia de Serra Leoa, a Companhia Real do Niger, a da África Oriental e a da África do Sul Britânica.

O chamado “imposto de palhota” obrigava cada família a pagar um tributo em dinheiro; os dicionários históricos costumam afirmar que este imposto era substituído por trabalho forçado (em Moçambique era chamado “chibalo”⁴¹⁶) porque a população local não estava habituada às trocas. Na verdade, ela estava habituada, como já sabemos. O certo é que ela não tinha moeda sonante, pois era mais fácil escravizá-la disfarçadamente do que pagá-la. Como tinha que trabalhar para pagar impostos e como nada recebia pelo trabalho senão a “obrigação cumprida” (de pagar impostos), esta população entrava num círculo vicioso: trabalhava porque não tinha dinheiro e não tinha dinheiro porque trabalhava. A insurreição de Serra Leoa em 1898 foi causada pela cobrança de impostos sobre os núcleos familiares⁴¹⁷. J. Hobson chamou o imposto do Congo de *corvée*.

Em 1889 foi simplesmente instituído o princípio do trabalho obrigatório para os nativos das colônias portuguesas⁴¹⁸, parte fundamental da política colonial em que se destacava a figura de Antonio Ennes (1848-1901), repressor da rebelião Tsonga⁴¹⁹.

415 J. Hobson, cit., p.219.

416Tais formas aparentemente pré-capitalistas eram capitalistas tout court. Formas disfarçadas de exploração da mais-valia similares áquelas que encontramos no campo brasileiro, tais como: o barracão, a meia, a terça, a quarta etc. O “chibalo” consistia na construção de estradas, ferrovias, agricultura etc.

417 J. Hobson, cit., p.228.

418 Patrícia M. A. Villen, L’Ideologia coloniale portoghese del secondo dopoguerra e la critica de Amílcar Cabral, Venezia, Università Ca’Foscari, Facoltà di Economia, 2008.

419 Etnia presente numa região que abrangia o sul de Moçambique e a parte oeste da África do Sul.

Os capitalistas, onde se sentem melhor, nas rotas de longa distância e nas operações do alto comércio e das finanças, não se importam com a origem de sua mais-valia. Na Europa não tinha sido diferente no início da era capitalista. Inicialmente, o trabalhador continuava dominando seu ritmo de operação, mas estava submetido ao capitalista que lhe trazia matérias-primas e lhe adquiria as mercadorias produzidas. Este *Verlagssystem* ou *travail à domicile*⁴²⁰ permitia um tipo de acumulação no qual o capitalista banqueiro e comerciante dominava o produtor e extraía vantagens das distâncias⁴²¹. Braudel chamou isso jocosa e erroneamente de mais-valia mercantil⁴²².

Em muitos casos, os colonizados do oitocentismo atuavam no artesanato ou extrativismo. Assim, sua submissão ao capitalista europeu era formal e não real (em termos marxistas), o que exigia uma coerção extra-econômica maior. Dessa forma, os portugueses usaram muito trabalho forçado e transferência igualmente compulsória de populações inteiras de um território a outro.

A escravidão no Império Português nunca terminou de fato. O jovem Rei Dom Pedro V decretou no dia de seu casamento, 29 de abril de 1858, um prazo de vinte anos para o fim daquele tipo de exploração. Em 1869 o rei Luiz aboliu a escravidão, mas ela continuou de fato até 1878. Em 1875 o mesmo rei havia determinado que os libertos deveriam cumprir ainda dois anos de tutela⁴²³ depois da « alforria ».

A negociação de escravos continuou indiscriminadamente. Ficaram famosos os traficantes “árabes” (muitas vezes eram mulçumanos de várias etnias) que eram contratados pelos europeus. Quando Cameron procurava barcos em Niangue, procurou Hamed ibn Hamed, o

420 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*. Paris: Armand Colin, 1979, V. II, p. 276.

421 A idéia de que o putting-out system foi uma necessidade técnica para o avanço das forças produtivas causou uma interessante polêmica nos anos pós-1968. Veja-se o notável artigo: Marglin, S. “Para que servem os patrões”, in André Gorz, (Org). *Crítica da divisão do trabalho*. S. Paulo: São Paulo : Martins Fontes, 1980.

422 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle*, p. 142.

423 Charles Nowell, “Portugal and the partition of África”, *The Journal of Modern History*, V. XIX, março de 1947.

famoso traficante conhecido como “Tipo-Tipo”. Na cidade de Kasongo (Kilemba) ele achou um árabe chamado Yumah ibn Salim (Yumah Merikani)⁴²⁴. Em Machepeembe, na Guiné, vivia um mouro chamado Lókó, cujo negócio era o comércio de mulheres⁴²⁵. Em Inhambane era um “preto mouro” quem levava trabalhadores até o Transvaal e em troca recebia os salários deles por uns meses⁴²⁶. Cartum, por exemplo, era um centro do comércio de marfim (o *arvorio* dos italianos), mas lá também se negociavam escravos, embora um autor discordasse que aquela cidade egípcia lucrasse mais com tráfico humano do que com marfim⁴²⁷.

A Companhia de Moçambique procurou melhorar as condições da rede de comércio oceânico, mas em proveito do controle da rede e não do controle do destino das mercadorias ou das transportadoras. Entre 1877 e 1880, o Diretor de obras públicas já edificara um farol para orientar os navios na costa de Moçambique. Três anos depois, o mar havia invadido a área. Assim, a própria companhia tratou de construir um porto na antiga bacia de Manzanane (Porto da Beira). O relato do Tenente Coronel de Engenharia Joaquim Machado deixa evidente que a posição geográfica do porto permitia principalmente a exploração de territórios da British South Africa. Lourenço Marques tinha importância comercial, mas sofria a concorrência de Cape Town, Port Elizabeth, East London e Durban, daí a importância do novo Porto da Beira (Moçambique), pólo de atração do comércio do Limpopo e do Zambeze. O Porto da Beira passou a ser frequentado e suscitou o aumento do comércio. Durante o segundo semestre de 1892 entraram nele 69 navios, em 1893 foram 102 navios e em 1894 118 navios, quase todos a vapor⁴²⁸.

A desnacionalização do imperialismo português ficava ainda mais evidente na avaliação da nacionalidade das embarcações que entraram naquele Porto da Beira. No segundo semestre de

424 BSGI, 1876, p.75.

425 BSGI, 6, 1, 1876, p. 33.

426 BSGI, 6, 1, 1876, p. 34.

427 Giorgio Schweinfurth, Viaggio nel centro dell’Africa, BSGI, 1872-1875, v. II, p. 69.

428 BSGI, 14, 1, 1895, p. 508.

1892 entraram 69 navios, sendo 39 ingleses, 22 portugueses, sete alemães e um árabe. Em 1893 foram 102 embarcações: 74 inglesas, 15 alemãs, sete árabes, quatro portuguesas e duas francesas. Em 1894 foram 118 embarcações: oitenta inglesas (!), 28 alemãs, cinco árabes, duas portuguesas, uma dinamarquesa, uma norueguesa e uma sueca⁴²⁹. Pode-se afirmar que: “*A Espanha e Portugal também podem ter caído na armadilha territorial: a conquista de tão grande número de possessões, com relação aos seus meios de extração, que os custos administrativos acabariam por absorver os lucros do domínio imperial*”⁴³⁰.

No interior das colônias a própria importação não se dirigia a gerar demanda por produtos portugueses. No ano econômico de 1899-1900, a Índia portuguesa tinha em Portugal o seu terceiro parceiro comercial, atrás de Bombaim e Madrastra, ou seja, regiões do Império Britânico⁴³¹.

Na Guiné de fins do século XIX havia a companhia Butler (francesa). Um Itálico e um português se associaram numa outra. Em 1899, duas companhias belgas começaram uma rápida exploração agrícola. As importações das colônias eram muitas vezes satisfeitas por outros países que não Portugal. Vejam-se as trocas de Moçambique⁴³² em 1885:

Trocas de Moçambique em 1885 (milhões de réis)

Parceiros Comerciais	Importações	Exportações	Total
Portugal	159	48	207

429 BSGL, 14, 1, 1895, pp. 506-7.

430 Charles Tilly, *Coerção, capital e Estados europeus*. São Paulo: Edusp, 1996, p. 191.

431 BSGL, 20, 1-6, 1902, p. 163.

432 Note-se que em 1886, o rendimento mensal da ilha de Moçambique foi 9:000\$000, Quelimane 22:000\$000, Inhambane 4:000\$000, Lourenço Marques 8:000\$000 e Cabo Delgado 5:000\$000. Somadas as parcelas e multiplicadas por doze temos 576:000\$000, excluídos os impostos. BSGL, 2, 2, 1886, p. 87.

Império Britânico	974	590	1564
França	192	367	559
Holanda	87	41	128
Alemanha	71	13	84
Zanzibar	38	45	83
Diversos	41	83	124
Total	1562	1187	2749

Fonte: R. Pélissier, *História de Moçambique, 1854-1918*, V. I. Lisboa: Estampa, 1987, p. 166.

O álcool da Guiné provinha de Hamburgo⁴³³. As exportações de coconote se dirigiam a Espanha, França e Inglaterra. Tratamos aqui, é sempre bom lembrar, da conjuntura da Regeneração até no máximo alguns poucos anos posteriores ao ultimatum britânico (segunda metade do século XIX). Na Guerra Européia, a conjuntura seria outra e a subalternidade do comércio colonial em relação a outros países seria alterada, nomeadamente por causa da ausência da Alemanha⁴³⁴.

Uma notícia publicada no final do século XIX atesta o que temos dito: “Tem crescido bastante a navegação do Zambeze, por barcos de vapor, mas com mágua é de dizer-se que nenhum d’elles é portuguez, sendo a maioria inglezes e em parte allemães. Outro tanto sucede ao Chire⁴³⁵ e ainda outro tanto no Nyassa, onde há barcos inglezes e pangaios⁴³⁶ d’um poderoso chefe indígena. Portuguez, nada. Graças ao desleixo governativo, todo o movimento do Zambeze é

433 Id. *Ibid.*, p. 186.

434 Id. *Ibid.*, p. 187.

435 Shiré.

436 Pequena embarcação asiática.

feito pela barra do Chinde, arruinando-se completamente a nossa formosa villa de Quelimane que deveria ser o centro de todo aquelle movimento commercial (...)”⁴³⁷.

Situação melhor, porém igualmente semi-periférica, podemos constatar no caso italiano. Aquele país tentava suas aventuras no norte africano e mesmo uma convivência com a Inglaterra no Egito. As exportações italianas subiram de 12.597.000 liras em 1871 para 17.669.000 liras no ano seguinte e o superávit comercial (*sovrappiù*) foi de 5.071.000 liras⁴³⁸. Em 1870, só 5,1% dos veleiros que entraram no Porto de Alexandria tinham bandeira italiana. No ano seguinte eram 4%. A situação melhorava na navegação a vapor: em 1870 os navios italianos eram 9,7% aproximadamente e, no ano seguinte, 10,5% aproximadamente⁴³⁹.

No ano de 1870, o tráfico mercantil italiano ferroviário entre Suez e Alexandria registrou 5,452 toneladas de algodão, 82 toneladas de missangas (*conterie*, para os italianos). corais, sedas, vinhos, licores, café, lã, goma, índigo, peles, pimentas (*pepe*), penas de avestruz (*penne di struzzo*), manufaturas e drogas diversas completavam o comércio. Mas o tráfico de armas era exclusividade de ingleses e franceses⁴⁴⁰. No ano de 1870, o volume comercial italiano entre Suez e Alexandria era 6,3% do total num grupo de apenas cinco países (Inglaterra, Áustria, França e Turquia).

Embora em Gênova tivessem surgido companhias de navegação com o único intuito de transportar emigrantes, das 130 sociedades armadoras existentes em 1873, poucas sobreviveram à virada do século por causa da concorrência estrangeira e da falta de recursos para substituir antigos veleiros por vapores⁴⁴¹.

437 Jornal de Viagens e aventuras de terra e mar. Annaes Geographicos de Portugal. Porto, 10 de maio de 1896, p. 69. Exemplar do autor.

438 BSGI, 1876, pp.413-414.

439 Fiz os cálculos aproximados. Os dados foram colhidos em: BSGI, 1876, pp.413-414.

440 BSGI, VIII, 1872, pp. 92-96.

441 Paulo Cesar Gonçalves, Mercadores de braços. Riqueza e acumulação na organização da emigração européia para o novo mundo. Tese de Doutorado. S. Paulo : USP, 2008, p.337.

O tipo de imperialismo semi-periférico (como o português) foi colocado em dúvida pelo mais eminente teórico africano das lutas de libertação dos anos 1960, o notável Amílcar Cabral: “Quem quer que conheça a economia de Portugal através da sua história, facilmente constata que a infra-estrutura econômica portuguesa nunca atingiu um nível que se possa classificar de imperialista. O próprio Portugal (...) foi e é apenas um intermediário da exploração imperialista dos nossos povos. É a polícia para esta exploração, mas não é verdadeiramente a potência imperialista que explora nossos povos”⁴⁴².

Sua apreciação é correta. Portugal pouco alterou sua posição perante os países mais avançados (transpirenaicos). Mais correta ainda se nos detivermos na conjuntura do último quartel do século XIX. Portugal era um país extremamente endividado. O que reforça ainda mais a idéia de transmissão de suas riquezas coloniais para centros europeus a fim de obter receitas de exportação. A dívida de longo prazo era de 93% do PIB em 1854-59 e 68% em 1890-99; nos mesmos períodos a dívida externa foi, respectivamente, de 49% do PIB a 51%, segundo as estatísticas históricas de Nuno Valério. Entre 1886 e 1889, a cotação média da dívida consolidada⁴⁴³ subiu 33% em Londres⁴⁴⁴. Lembremos que Portugal era, na época imperialista, o segundo país europeu mais endividado, atrás apenas da França. No início dos anos 1890 eclodiu uma crise monetária decorrente das crises brasileira e argentina, da falência da casa *Baring and Brothers* de Londres entre outros fatores e Portugal suspendeu o pagamento da dívida externa em 1891 por falta de divisas e ouro, fatos já muito bem estudados⁴⁴⁵. No período aqui estudado, seu PIB per capita em dólares passou de 923 em 1820 para 975 em 1870 e 1250 em 1913⁴⁴⁶.

442 A. Cabral, *A prática revolucionária. Unidade e luta II*. Lisboa: Seara Nova, 1977, p. 203.

443 A dívida pública, quanto ao prazo de vencimento, pode ser flutuante ou consolidada, dependendo do prazo maior ou menor em que é contraída. A Dívida Consolidada é constituída pelos títulos da dívida pública lançados pelo Estado para se financiar, empréstimos, financiamentos etc.

444 R. P. Esteves, “Finanças públicas”, in: P. Lains e A. Silva, *História econômica de Portugal*. V. II. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.

445 Pedro Lains, *História da Caixa Geral de Depósitos, 1876-1910. Política e Finanças no Liberalismo Português*. Lisboa: ICS, 2002.

Capítulo VI

As Superestruturas

“La Colonisation est la forme plus louable et la plus glorieuse de la conquête; c’est le moyen le plus direct de propager la civilisation” (Dictionnaire Garnier – Pagès, 1857)⁴⁴⁷.

“O que eu peço não é tanto o reconhecimento do erro que foi cometido contra os negros como negros, mas o erro cometido contra a espécie humana através dos negros”. (J. Ki-Zerbo)⁴⁴⁸.

Vicens Vives definiu a burguesia catalã entre 1760 e 1833 “como os comerciantes sem armazém aberto e os fabricantes e industriais do algodão e da seda”. Nesta acepção somente se enquadrariam na burguesia os comerciantes catalães e gaditanos⁴⁴⁹. Oliveira Martins, na esteira de Alexandre Herculano, apenas assinalou a existência de uma alta e de uma pequena nobreza. No clero observavam-se as altas dignidades eclesiásticas ao lado de Dom Miguel. Mas o clero secular não era tão contrário à causa liberal quanto o regular. Frades, párcos, abades, curas se engajaram na luta liberal e muitos deles enchiam as cadeias de Dom Miguel (300 sacerdotes presos em Lamego)⁴⁵⁰. Entre os liberais de Dom Pedro IV figuravam muitos lavradores e uma certa burguesia rural, mas também profissionais ligados ao Estado em amplo número. A prisão de São Julião da Barra registrou 618 presos políticos entre 1828 e 1834: 227 militares, 93

446 A. Maddison, *The world economy: historical statistics*. Paris: OCDE, 2003, quadro 1C.

447 Garnier – Pagès. *Dictionnaire Politique. Encyclopédie du langage et de la science politiques*. Par Garnier – Pagès. Paris: Pagnerre Éditeur, 1857, p. 234.

448 J. Ki-Zerbo, *Para quando a África? Entrevista com René Holenstein*. Tradução de Carlos Brito. Rio de Janeiro: Pallas, 2006, p. 32.

449 J. Vicens Vives, *Coyuntura econômica y reformismo burguês. Barcelona?* Ariel, 1969, p. 24.

450 Oliveira Martins, *op. cit.*, p. 119.

estudantes, professores e profissionais liberais, 87 ligados ao comércio, 78 populares, 52 funcionários públicos, 44 eclesiásticos e 31 proprietários e lavradores⁴⁵¹.

Quando o cartista português Mouzinho da Silveira postou-se ao lado de D. Pedro IV no Porto, editou decretos garantiram a propriedade alodial da terra e reduziram as propriedades vinculadas e reforçaram uma burguesia que se apropriou dos bens da Igreja. Como notou Magalhães Godinho, enquanto na Revolução Francesa a desvinculação⁴⁵² de terras serviu aos camponeses⁴⁵³, em Portugal serviu à especulação dos ricos.

Em primeiro lugar, há dois momentos nítidos. Burguesia e classe média são termos equivalentes até meados do XIX. Depois, há uma ruptura entre esses dois termos⁴⁵⁴ e a burguesia se confunde com as classes dominantes. Mesmo esse termo foi usado pelo Príncipe Lichnowsky para qualificar os estudantes de Coimbra vestindo seu traje negro nas ruelas estreitas como se fossem discípulos de Paracelso: “formam decididamente a classe dominante e mais respeitada da povoação”⁴⁵⁵. Engels usou *Mittelklasse* no sentido da palavra inglesa *middle-class* e do francês *bourgeoisie*⁴⁵⁶. Para um autor inglês *labouring poor* aparece contraposto a *bourgeois*⁴⁵⁷.

A idéia de burgueses industriais empreendedores só aparece como derivação do processo de diferenciação produtiva acentuada, embora a Inglaterra não tenha sido a regra neste caso, pois na sua etapa pré-industrial já encontramos (séculos XVII e XVIII) figuras de empresários como

451 J. H. Saraiva, História concisa de Portugal. Lisboa: Europa-América, 1979, p.282.

452 As terras eram vinculadas, ou seja, eram transmitidas sem que se pudesse negociá-las livremente. Existiam bens realengos (submetidos ao Rei), outros relacionados à manutenção da unidade do patrimônio familiar (morgadios), comunais ou pios (mostrengos). Eram, em parte, conhecidos como bens de mão-morta. A desvinculação ou desamortização significou a passagem dos bens de raiz (eclesiásticos) de mão morta ao Estado que pôde redistribuí-las.

453 Godinho, V. M. A estrutura da antiga sociedade portuguesa. Lisboa: Arcádia, s/d, p. 127.

454 Adeline Daumard, Burgueses e burguesia na França. São Paulo: Martins Fontes, 1992, p. 52.

455 Príncipe Lichnowsky, p. 161.

456 Tom Bottomore (org), Dicionário do Pensamento marxista. Rio de Janeiro: Zahar, 1988, p. 65.

457 Eric Hobsbawm, Age of revolution. London: Abacus, 1997, p. 245.

heróis no folclore, o que revela uma sociedade empreendedora antes da industrialização⁴⁵⁸ e dá primazia ao papel da mentalidade burguesa. Em Portugal, a mentalidade aristocrática obstou essa via de tal sorte que encontraremos ainda exemplos de persistência mais acentuada de valores aristocráticos. Essa força passadista certamente tem seus exemplares exagerados no sul da Europa e um romance como *Il Gattopardo* (Lampedusa) o revela bem em relação à Itália. Em Portugal a via da industrialização só tardiamente irá se impor. Em 1883 havia apenas 1.150 fábricas no país, ocupando 90 mil trabalhadores⁴⁵⁹.

Uma burguesia débil pela situação estrutural e incapaz de dinamizar por inteiro a sociedade tradicional encontrava sempre uma dificuldade extremada de exercer hegemonia na sociedade civil igualmente debilitada. Dir-se-ia que em Portugal havia um pouco menos que sociedade civil e um pouco mais do que simples sociedade global. A diferença é que esta se transmuta naquela quando a maior parte da população consegue se orientar em torno de valores universais⁴⁶⁰, ainda que sob a hegemonia de interesses alheios. Na sociedade portuguesa, bem como na brasileira oitocentista, caracterizadas historicamente pelo exercício de um tipo de hegemonia passiva por parte dos grupos dominantes sobre massas socialmente indecisas e politicamente desagregadas, os indivíduos não construíram suas representações em torno de idéias-força que os mobilizassem para a defesa ativa de temas considerados de interesse geral. Além disso, como Marx recordou em *A Ideologia Alemã*, as classes sociais não são estanques e isoladas. O grau de desenvolvimento político deriva da interação recíproca dos grupos políticos que as representam⁴⁶¹. A inexistência de um forte movimento operário permitia que a burguesia

458 P. Burke, *Cultura popular na Idade Moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 185.

459 J. Vincent-Smith, *As relações políticas luso-britânicas 1910-1916*, p. 15.

460 Oliveiros Ferreira, *Os 45 cavaleiros húngaros*. São Paulo: Hucitec, 1986, p. 164.

461 O jovem Marx já adotava em 1843 o conceito de "classe universal", cujos objetivos podiam ser consensuais no conjunto da sociedade: "Só em nome dos direitos gerais da sociedade pode uma classe especial reivindicar para si a dominação geral". E num texto posterior dizia: "A classe revolucionária aparece de antemão só pelo fato de contrapor-se a uma classe, não como classe, senão como representante de toda sociedade, como toda massa da sociedade, frente à classe única, a classe dominante". Vide: K. Marx e K. Engels, *La Ideologia Alemana*, Barcelona, Grijalbo, p.52 e K. Marx, "Crítica de la filosofía del derecho de Hegel", in

não precisasse agir como classe, fazendo-se representar por profissionais liberais ou velhos aristocratas ligados a um tipo de estabilidade cujo valor fundamental era a manutenção da Ordem e não a dinamização da sociedade industrial. A unidade das classes dominantes fora desfeita com o reconhecimento da perda do Império brasileiro em 1825, no caso português, e com a falência de grande parte do Império Americano no caso da Espanha.

Essas falências tiveram um duplo significado: desorganizaram-se finanças e botaram fazendas a perder (fazendas há muito invertidas no ultramar), também redirecionaram uma plethora de capitais antes dispersa nas colônias para a Metrópole, provocando um surto de evolução do industrialismo e de uma burguesia industriosa, voltada para dentro, para o desenvolvimento das forças produtivas internas onde elas já contavam com mercado interno (ou externo).

Todavia, as mentalidades e a situação estrutural dessas camadas novas não permitiam que de uma maneira rápida surgissem os requisitos psicossociais típicos dos países de moderno empreendimento industrial.

Ainda assim, uma política econômica, ainda que não perene, surgiu e pretendeu proteger uma fragilizada burguesia. Fragilizada pelo seu caráter simultaneamente prematuro e tardio e pelas adversas condições concorrenciais. Um protecionismo na era de Litz, o economista do nacionalismo econômico, foi adotado por vezes com tarifas aduaneiras que se elevavam como resposta a imperativos externos atinentes ao comércio mundial. Com a Grande Depressão, a partir de 1873, uma onda conservadora substituiu os ares liberais pela adoção de políticas protecionistas e pela volta de partidos conservadores ao poder, excetuando-se a Inglaterra e a Holanda. Áustria (1874-5), Rússia (1877), Espanha (1877 e 1891), Itália (1887), França (1892), adotaram tarifas de importação altas⁴⁶².

O mesmo fez a Prússia de Bismarck (1878) e os Estados Unidos com o presidente Mackinley. Foi aquilo que os historiadores liberais chamaram de “contra-revolução protecionista”. Portugal, embora seja visto como atrasado em relação ao norte da Europa por não adotar políticas

Escritos de juventud, México, FCE, p. 500.

462 Todas essas informações constam de: David Landes, *Prometeu desacorrentado*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1994.

tarifárias favoráveis, em verdade adotou tarifas protecionistas em: 1837, 1841, 1861, 1871, 1882, 1885 e 1892⁴⁶³. O mesmo fez o Brasil a partir da Tarifa Alves Branco. É preciso lembrar com José Mao Jr. que “apesar da doutrina liberal ter se tornado hegemônica no campo teórico da economia política, ela nunca foi aplicada, em sua plenitude, na prática”⁴⁶⁴.

Essa situação exigiu dos países ibéricos uma nova atitude para reorganizar a economia contando somente com as forças internas. O fracasso das primeiras tentativas é exemplificado pela sucessão de guerras civis e *pronunciamientos*. As guerras liberais e carlistas mostraram o quanto as unidades do poder se basearam no passado no colonialismo. A máquina de guerra colonialista, sem teatros de guerra incandescentes, voltava-se contra si mesma.

As diferenças específicas também revelam unidades: Espanha e Portugal entraram numa fase estável a partir de meados do século e os regimes oriundos da estabilização duraram cerca de 50 anos. A Regeneração portuguesa foi abalada em 1891 e a Monarquia caiu em 1910. A República, não logrando se tornar um regime alternativo de reorganização das economias e do aparelho de Estado, já que a democracia era inviável sem o concurso e apoio unificado da maior parte das elites dirigentes, foi perdida em 1926. Na Espanha, o regime estabilizou-se depois da efêmera República de 1873-75 sob a era do primeiro ministro Cánovas. A Monarquia dos Bourbons restaurados entrou em crise no fim do século, depois do assassinato de Cánovas e da Guerra Hispano-americana.

A unidade das classes dominantes espanholas só podia ser realizada espacialmente fora do país, a partir das colônias. Os dilemas políticos e econômicos encontravam a solução que adiava *ad infinitum* um futuro de promessas que funcionava tanto para as classes de cima como para os de baixo, os quais compartilhavam de muitos valores da ideologia dominante. A união das classes dominantes encontrava-se na expansão africana. A Espanha, praticamente sem esta possibilidade, voltou-se mais radicalmente para dentro, gerando uma extrema Guerra Civil (1936-39). Mas mesmo durante o franquismo a ideologia persistia sendo colonialista e parte da

463 Cf. Angel Marvaud, *Le Portugal et ses colonies*. Paris: Librairie Félix Alcan, 1912, p. 150.

464 J. R. Mao Jr., *A Revolução Cubana e a Questão Nacional*. São Paulo: Núcleo de Estudos d'O Capital, 2007, p.27.

intelectualidade interpretava o tema da *Hispanidad* como um elemento de Direita. De igual maneira, Portugal abraçava oficialmente o lusotropicalismo (forma de nacionalismo sub-imperialista) como fenômeno regressivo e hipertardio de missão civilizatória que aparecia como sucedâneo do fracasso econômico do império: o fascismo emerge nos “casos de objetivação tardia do capitalismo”, no “elo débil da cadeia imperialista”⁴⁶⁵, nomeadamente na Alemanha e, em menor medida na Itália e Japão. Quase absorvido pelo conservadorismo tradicional se impôs em Portugal, Espanha e Grécia⁴⁶⁶.

O nacionalismo típico do século XIX precisa ser matizado para o imperialismo tardio. No sul europeu, o nacionalismo era simultaneamente do tipo de nação opressora e oprimida. Era anti-imperialista (Portugal em relação ao ultimatum britânico, por exemplo) e imperialista (italianos na Abissínia, por exemplo). Esta ambiguidade poderia ser estendida a outros países balcânicos e de várias regiões da Europa em que o colonialismo fracassou ou não teve oportunidade de se constituir. Casos notórios foram os da Alemanha⁴⁶⁷ e Itália entre 1918 e 1945. Em tais circunstâncias indefinidas, o nacionalismo assumiu as formas teratológicas e imprecisas do fascismo.

Valores Aristocráticos

Entre 1851 e 1891⁴⁶⁸ Portugal, uma vez ultrapassadas as suas revoluções liberais, viveu o auge do chamado regime da Regeneração, marcado pela estabilidade política sob a Monarquia Constitucional e pelo crescimento das infraestruturas públicas. Mas uma outra marca se fazia

465 J. Chasin, *O integralismo de Plínio Salgado: formas de regressividade no capitalismo hiper-tardio*. São Paulo : LCH, 1978, p.637. Isso não implica negar as formas fascistas em países periféricos que reduzem sua estrutura social e econômica aos puros ditames do capital monopolista internacional.

466 O caso alemão pode ser lido na brochura *Junius*, de autoria de Rosa Luxemburgo. R. Luxembourg, *Oeuvres Complètes*, t. IV. Marseille : Agone & Smolny, 2014.

467 No caso alemão é preciso considerar o militarismo prussiano e a mentalidade belicosa da classe dirigente. Guilherme II, na conferência de paz de 1898 disse: “Estou disposto a participar da comédia da conferência, mas conservo o meu sabre para o momento da valsa”.

468 Depois de 1891 o país já terá passado pelo *ultimatum* inglês que humilhou os sentimentos nacionais e pela Revolução do Porto. Daí até 1910, voltariam as conspirações e crises que redundariam na Proclamação da República em 5 de outubro de 1910.

valer: a corrida neocolonialista e a tentativa de estabelecer de fato e de direito um Império africano. O país acompanhava e recebia os dinamismos do Velho Mundo que a partir de 1850, uma vez derrotada a Primavera dos Povos (1848), entrara numa fase de crescimento econômico e autoconfiança política. Certo, mais do que o Segundo Império na França contribuíram também para aquela fé no progresso o ouro californiano (1848) e o australiano (1851).

Na fase da Regeneração, grandes políticos foram laureados. Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo (1795-1876) que seria por cinco vezes chefe de Governo do seu País (1836-1837, 1837-1839, 1865 e 1868-1869) recebeu o título de marquês de Sá da Bandeira por decreto do rei Luís I de Portugal em 1864. O ducado de Loulé (para Nuno José Severo de Mendonça Rolim de Moura Barreto) foi instituído por decreto do rei Luís I de Portugal de 1862. Em 1878, Dom Luís I nobilitou António José de Ávila com o título de Duque de Ávila e Bolama, como gratificação pelas negociações sobre a posse da ilha de Bolama, na Guiné. Uma glorificação colonialista de prestígio.

Tomemos como exemplo a lista de 1897 da prestigiosa Sociedade de Geografia de Lisboa (à qual voltaremos a nos referir). Havia alguns aristocratas de nova cepa em seu quadro de sócios, em sua maioria, caracterizados apenas como proprietários (de terras). Vivendo da renda fundiária uns, de cargos públicos outros. Mas havia mesmo os que se tornavam industriais ou negociantes. Melhor dizendo. Eram burgueses que se fizeram aristocratas. Os seis barões da lista de associados eram proprietários (três), um industrial, um major de infantaria e um pobre amanuense do Ministério dos Estrangeiros. Abundavam os condes. Eram 35. Destes, 21 eram proprietários, dois negociantes, três oficiais militares e dois ministros. Um só duque aparecia na lista, o Duque de Palmela (proprietário). Entre os cinco marqueses, dois eram proprietários, dois eram negociantes, um oficial militar e um adido de legação. Os viscondes eram 28, sendo 17 proprietários e cinco negociantes. Os demais eram: um professor, um jurisconsulto, um ministro, um funcionário civil, um capitalista e um general⁴⁶⁹.

Em estudo sobre a burguesia alentejana, Helder Fonseca (que descobriu atitudes econômicas nem sempre “atrasadas” entre os proprietários rurais do Alentejo) preferiu usar a categoria

469 BSGL, 16, 1, 1897.

“elites” por não considerar “classe social” um termo com vigor analítico para o caso lusitano do século XIX. A teoria das elites ajustar-se-ia melhor ao caso de sociedades rurais onde as permanências são mais fortes do que as rupturas.

A Revolução Liberal valorizou novos critérios de distinção social (saber e riqueza). A identificação do grupo dominante dava-se pelo protagonismo do voto e por motivos econômicos, de modo que o sentimento de coesão social fazia-se valer de outros parâmetros como a moda francesa, a casa grande na cidade e uma outra na área rural na forma de palacetes com seis janelas na frente.

As armações de cama em seda e cetim, lençóis de linho importados da Bretanha cobertos por colchas bordadas a ouro ou em damasco, jarras em porcelana, louça francesa etc. Enfim, a sala de jantar com uma mesa de vinhático, faqueiro de prata e copos de cristal acompanha-se de espaços de sociabilidade familiar mais individualizados e íntimos⁴⁷⁰. Burgueses e nobres revelam o mesmo pendor para os afrancesamentos.

Já os políticos formavam uma *coterie*. O sistema político era de tal forma distante dos eleitores (mesmo quando o voto é censitário) que a política se autonomizava de suas bases econômicas. Na Espanha esse caráter é mais evidente, pois a indústria espanhola necessitava do liberalismo para baratear produtos agrícolas consumidos pelos operários a fim de baratear a força de trabalho deles. Mas, ao mesmo tempo, a Indústria de seda valenciana sofria a concorrência de Lyon, a indústria asturiana de Hulha sofria a concorrência sueca, o que levava os industriais a um comportamento também protecionista. Depois do estancamento industrial (1808-1830) o *take off* da economia espanhola favorecido pela desvinculação dos *mayorazgos* e a liberação de capitais antes invertidos nas colônias agora perdidas (Vicens Vives), permitiram a importação de máquinas na Catalunha principalmente e a inversão estrangeira (por exemplo: os Rotschild em ferrovias). O protecionismo se fez valer já desde 1825, mas a partir de 1868 houve uma volta ao livre-cambismo.

470 Helder Fonseca, O Alentejo no século XIX. Economia e atitudes econômicas. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1996.

O setor agrícola também apresentava diferenças importantes, pois os produtores de azeite de oliva queriam um mercado livre, já que exportavam muito. O Levante queria proteger sua produção doméstica de arroz da concorrência oriental. A pecuária tinha interesses protecionistas temerosos da concorrência da carne australiana e Argentina. Ainda assim, os interesses protecionistas não prevaleceram. Como explicar que políticos da Restauração tenham permanecido tanto tempo de costas para o que deveria ser a fonte tradicional de seu poder: as classes dominantes?⁴⁷¹ Essa pergunta feita por Varela Ortega foi respondida pelo mesmo autor em função do sistema eleitoral espanhol. Em primeiro lugar, cada proprietário de terra controlava apenas o eleitorado de algumas seções, por isso era ele que estava à mercê dos políticos. Assim, deputados liberais eram eleitos em distritos protecionistas e vice-versa porque a relação entre representante e representado não era ideológica, mas de favor. É como se o sistema político se autonomizasse em relação ao sistema social e o conflito social não passasse pelo parlamento, mas pela contradição entre grupos sociais que não se consideravam participantes da vida pública. Daí o recuo dos industriais catalães para o regionalismo e dos trabalhadores rurais para uma doutrina contrária ao Estado e à política: o anarquismo.

O Nacionalismo e a Causa Colonial

Nas áreas coloniais, a burguesia crioula não era mais importante no caso espanhol porque o império fora perdido, se excetuarmos a sacarocracia cubana. Em Portugal, as elites na África ainda serão ralas e mesmo os elementos mais eminentes padecerão do despeito metropolitano. Honório Pereira Barreto (1813-1859), nascido em Cacheu, depois estudante em Lisboa, pertencia ao grupo dos “brancos da terra” (equivalente da elite crioula do Império Espanhol). Tornou-se governador de Bissau e Cacheu aos 24 anos de idade. Mas sempre se lembravam de sua tez, de suas feições⁴⁷². A situação seria diferente no final do século quando uma das grandes

471 J. Varela Ortega, *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*. Madrid: Alianza, 1973. Esta excelente pesquisa se utiliza de fontes primorosas para compreendermos as classes dominantes espanholas.

472 Em 1843 este mesmo Honório Pereira Barreto publicou um panfleto sobre a Senegambia Portuguesa onde declarou sem pejo que ali havia governador, mas não

fortunas era, segundo Jorge Pedreira, a do Marquês de Vila Flor, homem de origem modesta (trabalhara numa loja) que se tornara rico em São Tomé⁴⁷³.

Não se pode esquecer o papel que a ciência e a técnica desempenharam na era imperialista. Porém, mais do que a ciência aplicada foi o cientificismo que exerceu papel ideológico essencial, ou seja: a crença de que a ciência pudesse explicar todas as facetas da vida social e que ela era o ápice da evolução humana. Para isso, o darwinismo, muito além da Biologia, ajudou na criação das certezas científicas da burguesia, quando Spencer e outros pensadores acreditaram aplicar a lei da evolução às sociedades e a seleção natural ou luta das espécies às classes sociais e, principalmente, aos povos. Assim sendo, podiam-se considerar os povos coloniais como atrasados ou derrotados na seleção social dos melhores.

Tal era a força desse argumento que mesmo os socialistas, na ausência de uma teoria anticolonialista (a palavra sequer existia) postavam-se ao lado dos liberais que se opunham ao imperialismo por razões ideológicas (livre-cambismo) ou humanitárias, denunciando mais os excessos do colonialismo do que o fenómeno em si. Era o caso dos críticos do Rei Leopoldo que, não sendo necessariamente contra a colonização, denunciaram a natureza violenta e sanguinária da invasão do Congo.

Mais que o cientificismo, o positivismo auxiliou a tarefa dos ideólogos. E aqui, importa menos a contribuição sociológica de Auguste Comte ou do socialista Saint Simond e mais os divulgadores que da França ao México e de Portugal ao Brasil faziam do positivismo uma ideologia influente nas políticas de Estado, fosse a de Jules Ferry na França, fosse à da República brasileira a partir de 1889. Assim, em Portugal, o escritor Teófilo Braga (futuro

havia governo. E só no final do XIX, em plena corrida neocolonial que o governo português começará a estabelecer-se de fato em vastas áreas de Angola, Moçambique e Guiné Bissau. Mas faltoso de capitais terá que desde o início unir-se a estrangeiros (aceitando inclusive as equívocas ofertas inglesas para construção de ferrovias em Moçambique). Vide: Paul Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris: Guillaumin et Cia. Libraires, 1882, p.62.

473 F Bethencourt e K. Chaudri (Orgs), *História da expansão portuguesa*. V. IV. Lisboa: Temas e Debates, 2000, p. 278.

presidente da República) será um dos pais do positivismo português, tanto quanto Littré na França.

É nesse meio que a Geografia, a Sociologia e a História se deixaram envolver bastante pela crença positiva de que elas eram capazes de refletir fielmente os fatos sociais e suas conexões internas tanto quanto os cientistas da natureza o faziam em laboratórios. Isso distingue o aporte positivista às ciências sociais, notadamente à sociologia que nasce precisamente no período 1870-1914.

A História, dominada pelo historicismo alemão e pela escola metódica francesa, só servirá aos desígnios imperialistas na medida em que já era uma disciplina velha e estabelecida nos meios universitários restritos e, portanto, facilmente destinada a formar professores para uma escola pública em expansão. Escola cuja função era, entre outras, propagar um nacionalismo para o qual a história muito poderia contribuir “inventando” passados nacionais. Mas para uma ação colonizadora exterior, a Geografia encontrava-se muito mais aparelhada, e é no período 1870-1914 que ela vai se impor. Primeiro politicamente através das sociedades de geografia que se multiplicaram pelos países europeus. Depois, academicamente, com a criação de cadeiras de geografia nas universidades francesas e alemãs, sobretudo. Portugal, evidentemente, participou desse esforço apenas na medida de suas possibilidades, criando a Sociedade de Geografia de Lisboa em 1875, já que o país até a proclamação da República, em 1910, não possuía universidades, salvo a de Coimbra.

A Geografia era vista como arma essencial pelos políticos dos governos francês e alemão, dentre outros. Políticos franceses julgavam terem sido derrotados em 1870 por carência de educação geral de suas tropas e, em especial, por falta de conhecimentos geográficos mesmo de seus oficiais. Quando franceses, ingleses e alemães estabeleceram acordos secretos de partilha da África em 1890, numerosas associações francesas de Geografia questionaram os limites impostos à expansão francesa que deixavam o Níger e o Benin à Inglaterra. O geógrafo Marcel Dubois atribuiu os termos do tratado à falta de conhecimentos geográficos dos

diplomatas franceses e ao desejo sentimental deles em estabelecer uma ferrovia trans-sahariana da Argélia ao Chade⁴⁷⁴.

Em Portugal, os propagadores da causa nacional e colonial encontravam-se ora a ensinar ciências jurídicas, como Rui Ennes Ulrich (1883-1966) ou eram generais responsáveis por *raides* no ultramar, como o mais famoso deles, Joaquim Augusto Mouzinho de Albuquerque (1855-1902), como já dissemos, militar português responsável pela captura do grande chefe africano Gungunhana, em Chaimite (1895) e pela domesticação violentíssima do território moçambicano. O general Pereira d'Eça, futuro governador-geral de Angola durante a República (1915–1916) comandou as tropas portuguesas após o Desastre de Naulili. Artur de Paiva que viveu uma boa parte da sua vida em Angola, participou em campanhas do exército português entre 1883 e 1897. A maioria deles nascera na segunda metade do século XIX e estava na fase madura na alvorada do século XX, quando o colonialismo tomava impulso. Alves Roçadas (1865 -1926) e Henrique de Paiva Couceiro (1861-1944) são dois exemplos entre muitos dos defensores mais envolvidos na causa colonialista.

Se tomarmos alguns exemplos entre os maiores propagadores da causa colonial portuguesa, teremos oportunidade de surpreender em plena carreira a condição sócio-profissional dos maiores interessados nela. A Sociedade de Geografia de Lisboa tinha entre seus sócios muitos militares. Aliás, as sociedades de geografia não eram exclusivamente “geográficas”. Seu intuito colonizador e imperialista já foi ressaltado, tanto que os *Annales de Géographie* surgiram supostamente para se diferenciar das sociedades de geografia e do movimento colonialista. Talvez por isso tenham sido publicados pelo editor Republicano francês Armand Colin a partir de 1891 (mais tarde ele seria o editor de muitas obras das universidades francesas)⁴⁷⁵. Na Sociedade Geográfica Italiana em 1870 só 11% dos membros

474 Vincent Berdoulay, *La formation de l'école française de géographie*. Paris : Éditions du CTHS, 1995, p.55.

475 Marie-Albane Suremain, “Métamorphoses d'un continent. L'Afrique des *Annales de Géographie*, de 1919 au début des années 1960. *Cahiers d'Études africaines*, 153, XXXIX-I, 1999, pp. 145-168.

eram geógrafos e no início do século XX o índice era de cerca de 20%⁴⁷⁶. Mas o interesse pela África foi crescente: de 1870 a 1872 menos de 5% dos artigos nos Bolletini della Società Geográfica Italiana se referiam a África. De 1873 a 75, muda para o entorno de 15%. A partir de 1876, esta porcentagem oscilará ao redor de 30%. Tal movimento demonstra o interesse crescente na África, que atinge seu recorde em 1880, quando Assab se torna colônia Italiana (os artigos sobre a África chegam a tomar 40% do Boletim de 1880)⁴⁷⁷.

As sociedades de geografia se multiplicaram a partir do último quartel do século XIX. A de Lisboa surgiu em 1875, a de Madrid em 1876. Os congressos geográficos ocorreram mesmo na península Ibérica. Em 1883 houve o congresso de geografia mercantil e colonial na Espanha. Em 1884 havia na França 26 sociedades de geografia (mais do que em qualquer outro país)⁴⁷⁸.

O colonialismo interessava muito mais aos militares e aos negociantes em Portugal do que aos homens de ciência. Afinal, já o notara Oliveira Martins no século XIX, comércio e conquista andavam juntos, assim como o aristocrata das armas e o comerciante: “A guerra produz os heroes, o commercio os especuladores (...). O grande comerciante e o grande capitão estão ao lado”⁴⁷⁹. E Spengler diria mais tarde: “A política e o comércio são nos seus começos, totalmente inseparáveis. Ambos demonstram atitudes senhoris, pessoais, bélicas”⁴⁸⁰. Obras escritas a partir dos anos sessenta cada vez mais têm diminuído o papel exclusivo das motivações econômicas no movimento colonial francês, por exemplo⁴⁸¹.

476 A Godlewska, e N. Smith, *Geography and empire*. Oxford: Blacwell, 1994, p. 76.

477 Apoena Cosenza, *O Imperialismo Itálico: um estudo dos Bolletini della Società Geográfica Italiana (1870 a 1889)*. USP, relatório de Iniciação Científica, 2008.

478 Vincent Berdoulay, *La formation de l'école française de géographie*. Paris : Éditions du CTHS, 1995, p. 52.

479 Oliveira Martins. *O regime das riquezas (elementos de chrematística)*. Lisboa: Livraria Bertrand, 1883, p. 91.

480 Spengler, O. *A decadência do Ocidente*. Brasília: Unb, 1982, p. 428.

481 Vide : Vincent Berdoulay, *La formation de l'école française de géographie*. Paris : Éditions du CTHS, 1995, p. 46.

O “imperialismo” distribuía tanto prestígio quanto dividendos. Ou mais prestígio. Entre os 1099 sócios da Sociedade de Geografia de Lisboa no ano de 1892 não havia um único geógrafo, profissão não institucionalizada ainda. Um ou outro ligado à meteorologia. A maioria dos membros era composta de profissionais liberais (médicos, engenheiros, professores) e empregados (comerciários e funcionários). Consultando as listas da Sociedade⁴⁸² e fazendo cálculos aproximativos, pode-se observar que 16% dos membros eram oficiais das forças armadas, 12% eram qualificados como negociantes, 13% proprietários e 3,6% eram industriais. Em 1897 os industriais caíram para cerca de 3% de um total de 1701 associados. Somando-se aqueles qualificados como comerciantes (23) e negociantes (233), temos 12% do total. Apenas 0,7% eram qualificados como capitalistas e cerca de 12,46% como proprietários. Os militares (oficiais) eram 13,7%. Mais da metade dos associados era de profissionais liberais e empregados assalariados. Entre os vinte sócios honorários todos eram oficiais militares⁴⁸³. Alguns dos associados moravam em outros países, mas compunham uma minoria ínfima. Poucos capitalistas, portanto.

A palavra “capitalista” era empregada num sentido hoje pouco usual, salvo nas atuais listas de profissões de tabelas de imposto de renda. Capitalista tornou-se, no século XX, utilizado no sentido marxista, como aquele que detêm capital, ou seja, o valor correspondente ao conjunto de matérias-primas, matérias auxiliares, meios de trabalho e força de trabalho necessários num dado processo de produção. No século XIX, capitalista parecia inseparável do conjunto das atividades burguesas. Em “Conto de Escola” (1896), cuja ação se passa no período regencial brasileiro, o narrador criado por Machado de Assis falava de “nomes de capitalistas que tinham começado ao balcão”, embora o sonho de ascensão fosse “desbancado pelo tom irônico do narrador diante da mediocridade da realidade concreta”: acabar como simples caixeiro⁴⁸⁴. Evidentemente os capitalistas eram os “elementos mercantis” do conto. Afinal, “todo

482 BSGL, 11, 1, 1892.

483 BSGL, 16, 1, 1897. Os dados percentuais são aproximados.

484 Marisa Yamashiro, A vontade mobilizadora em “Conto de Escola” de Machado de Assis. São Paulo: USP, mimeo, 2007.

homem é capitalista mais ou menos⁷⁴⁸⁵, de acordo com um dicionário de 1863, mas quando a palavra aparecia qualificando alguém, era normalmente entendida como se referindo àquele que vive de renda ou é responsável pela parte financeira de uma empresa.

A renda, no caso, não deriva só da propriedade fundiária, mas das aplicações financeiras comuns ao século. As companhias que agiam na África eram constituídas como empresas acionárias. Seus títulos eram negociados na bolsa de valores e muitos capitalistas negociavam e operavam com tais ações. O capitalista, neste caso, não era apenas o capitão de indústria. A palavra já era registrada pela segunda edição do Dicionário de Moraes em 1813. *Capitalização* e *capitalizar* datam de 1844 (quinta edição do Moraes) e *capitalismo* é de 1899 no dicionário de Candido Figueiredo. Assim sendo, o capitalista nasceu antes do capitalismo. Pelo menos antes da consideração de um sistema ou modo de produção capitalista.

O comércio era quem enriquecia e trazia honrarias locais. Uma irmã do sultão do Zanzibar, Said Bargasch (que governou até 1888), casou-se com um comerciante de Hamburgo e até se converteu ao cristianismo. Outros cometiam loucuras e se metiam em explorações até então reservadas a homens dotados de missões especiais como Livingstone, Stanley, Brazza, Serpa Pinto, Capello e Ivens. Já no primeiro quarto do século XIX um comerciante português havia feito o curso do Shiré até o Lago⁴⁸⁶. Na linguagem da época, essas classes dominantes eram as “almas de elite” do lugar⁴⁸⁷. Essas almas de elite eram às vezes de camponeses analfabetos, *parvenus* europeus. O comércio africano dividia-se em duas fases: adquirir dos brancos as fazendas (panos etc) e vender-lhes produtos da terra; adquirir dos negros esses produtos e vender-lhes fazendas. Assim estava rico, em 1877, Jacinto, um camponês analfabeto da Beira Alta⁴⁸⁸.

485 M Block, Dictionnaire general de la politique. Paris : O. Lorenz, 1863, T. I, p. 306.

486 Ch. Julien, Les techniciens de la colonisation. Paris : PUF, 1947, p. 21.

487 BSGL, 2, 2, 1886, p. 89.

488 Serpa Pinto, Como eu atravessei a África. Lisboa : Europa - América, 1998, p. 50.

Capítulo VII

O Imperialismo

“*Externamente, um tigre, mas é feito de papel, incapaz de resistir ao vento e à chuva*”. (Mao Tsetung)⁴⁸⁹

Na data de 20 outubro de 1878 um cidadão francês embarcou em Bordeaux com destino à Guiné portuguesa. Tomado pela febre amarela (as doenças tropicais compõem o espaço e retardam as viagens, nós já o sabemos), ele só chegou a Bolama em 1 de fevereiro de 1879. Contou ter ido à ilha de Orango, então governada “despoticamente” por um rei chamado Oumpané Caetano. Comparou o rei aos piores déspotas da Europa (este “Luís XIV *manqué*”). Afinal, o francês era, provavelmente, um Republicano.

Recebido pelo “Rei”, este lhe teria dito: “Eu não esquecerei que falando, Ele (Iran) já leu no fundo do meu coração e que Ele sabe de antemão se a minha palavra está de acordo com meu pensamento. Que de seu lado você não seja trapaceiro”. A palavra empregada no relato, escrito em francês, foi exatamente *trapacero* (forma falada de trapaceiro). Um vocábulo português⁴⁹⁰. O nosso francês respondeu ao rei que os brancos da França nunca mentem. Ele ofereceu ao rei algum licor barato, algum tabaco e certas bugigangas.

Permaneceu numa espécie de prisão livre, pois não podia partir, mas percorria livremente a ilha. Teve tempo de observar costumes, apertar espertamente os seios de uma nativa, ver uma mutilação de uma mulher supostamente culpada por assassinar o marido... Diante disso, ele até sacou o revólver, mas foi contido pelo seu empregado. Enfim, o rei lhe deu produtos que só valiam 600 francos! Ele perderia, portanto, 2.000 francos por suas mercadorias oferecidas ao rei. Diante de tal afronta, ele roubou tudo o que pôde e fugiu como... trapaceiro.

489 Mao Zedong, “U.S. Imperialism is a Paper Tiger”, julho de 1956, Selected Works, Vol. V, Foreign Languages Press, Peking.

490 Uma palavra portuguesa, como era “feitiço”. Dela se originou « fetiche ». Em italiano: feticcio; em outras línguas as formas Feticch (alemão) ou fetish.

O imperialismo é um conjunto de trapaças apoiado na força das armas.

Nada revela mais a loucura da corrida imperialista do que a famosa competição pelos pólos. Cook e Peary no norte chegaram a disputar a primazia de ter lá chegado (embora as dúvidas tenham persistido). No sul, Shackleton fracassou com heroísmo, onde o norueguês Amundsen foi bem sucedido na célebre corrida com o inglês Scott. Em 14 de dezembro de 1911 Amundsen e sua equipe chegaram ao pólo sul. Encontraram lá apenas um vazio de gelo, um deserto branco e inóspito. Era o último lugar da terra onde o ser humano ainda não pisara⁴⁹¹. Era o coroamento de uma era de conquistas. Mas perguntava-se : por que tanto esforço humano para se chegar a um lugar daqueles ?

Porém, mais do que a expedição de Amundsen, a glorificação legendária de Scott pela propaganda britânica revelou muito do espírito do imperialismo britânico. Scott, como explorador, era provavelmente menos competente que seu compatriota Shackleton, por exemplo, embora dotado de grande força e obstinação. O fato de ter morrido na viagem de retorno e ter deixado cartas que o glorificavam a si mesmo e ao Império Britânico, permitiu que seu fracasso fosse transformado em martírio e sua legenda sobrepujasse a realidade. A imprensa servil ao imperialismo conseguiu tornar uma derrota numa vitória, eclipsando a equipe de um país menor e que, na época, apenas acabava de conquistar a independência: a Noruega.

Talvez possamos retificar: o imperialismo é um conjunto de trapaças, baseado nas armas e legitimado pelo *marketing*.

Conjuntura

A Inglaterra submeteu o capital agrário ao industrial em 1846 (ao revogar as *Corn Laws*), barateando os alimentos e, portanto, a sua força de trabalho e elevando as oportunidades para a Marinha Mercante, os estaleiros e as seguradoras. Originalmente os proprietários agrários e

491 R. Huntford, O último lugar da terra. S. Paulo : Companhia das Letras, 2002.

comerciantes investiram recursos próprios na industrialização, enquanto os bancos, embora carreassem os lucros do tráfico de escravos e das colônias para Londres, só tiveram papel significativo no empréstimo do capital de giro das empresas. Os industriais ampliavam a produção reinvestindo os lucros. O desenvolvimento inglês, lastreado na indústria têxtil, não demandava grandes recursos para capital fixo. E, depois, no ciclo ferroviário, usava uma tecnologia de fácil mimetização pelos retardatários⁴⁹².

Assim, foi possível que Alemanha, Bélgica, França e outras regiões entrassem no jogo numa época em que imperava a livre circulação de mercadorias e capitais. Mas neste caso, os bancos tiveram o papel importante no crédito para a formação do capital fixo. O mundo do imperialismo⁴⁹³ estabeleceu-se a rigor entre 1870 (imediatamente depois de Suez e pouco antes da grande depressão) e a Guerra de 1914.

A época foi assinalada por duas fases bem nítidas do ciclo Kondratiev. Uma depressiva, marcada pela crise de 1873, pelas conseqüências da guerra franco-prussiana e pela adoção de tarifas protecionistas pela maioria dos governos, exceto a Inglaterra por algum tempo. Mesmo lá, mutações políticas consideráveis se dariam, a mais espetacular tendo sido a divisão do Partido Liberal em 1886 (o segundo gabinete Salisbury governaria até 1892). E uma etapa de recuperação que assistiu ao reforço econômico e militar da Alemanha e dos Estados Unidos e ao arranque industrial do norte da Itália, por exemplo.

O século XIX foi deflacionário. Na longa depressão de 1873-1896 os preços britânicos caíram 40%. Em 1894 o preço do trigo era 2/3 inferior ao registrado em 1867, segundo Hobsbawm. Todavia a Grande Depressão assinalou o paradoxo de haver deflação e aumento da acumulação

492 Frederico Mazzucchelli, Os anos de chumbo. Economia e Política Internacional no entreguerras. Campinas: Unesp, 2009.

493 O termo "imperialismo" já era usado na Inglaterra, mas só deixou de ser neologismo depois do livro de John Hobson, um moderado simpatizante do fabianismo: *Imperialismo: um estudo* (1902). Para citar um autor brasileiro: "Já se passou a época em que Sir Keith Hancock escrevia que o imperialismo não era uma palavra que os scholars devessem usar, porque continha em si mesma ecos emocionais e provocava polêmica violenta e contraditória". J. H. Rodrigues, *História combatente*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, p. 117.

de capital nos países que passavam a concorrer com a Inglaterra. É que estava se processando a passagem do capitalismo concorrencial ao monopolista.

De certa forma, o crescimento da Alemanha e dos EUA desestabilizou o concerto europeu. O aumento do poder naval, econômico e demográfico da Alemanha e o nacionalismo exaltado nos vários países ajudaram a Grande Guerra. Por que a Alemanha cresceu e passou a Grã Bretanha? Os britânicos persistiram voltados para a competição militar com a França, mesmo depois da derrota francesa de 1870. A Alemanha gozou das vantagens do crescimento rápido do retardatário. Se é verdade que o custo para se industrializar aumenta com o tempo, a Alemanha podia projetar sua infra-estrutura para as necessidades industriais, enquanto a Inglaterra experimentara crescimento urbano sem planificação. Assim, o custo macroeconômico da Grã Bretanha tornara-se maior, sua infra-estrutura e o modelo de empresa familiar ficaram defasados, já que também a infra-estrutura avança tecnologicamente. Por exemplo, é mais fácil manter a iluminação a gás, quando já há uma rede instalada. Enquanto isso, no país novo, sem nenhuma iluminação, pode introduzir mais facilmente a eletricidade, quando ela já está disponível.

O aumento da escala de produção substituiu a empresa familiar pela empresa multidivisional, que internalizou uma série de atividades antes regidas pelo mercado, substituindo a mão invisível deste pela *mão visível* (conforme Chandler) do *staff* que comanda as grandes empresas. sob concorrência oligopolista, na era do motor a explosão, da eletricidade, telefonia, rádio, química, taylorismo etc, o livre cambismo não permitiu mais a entrada de novos parceiros no centro do sistema. Era preciso proteger mercados. De fato, Inglaterra e Alemanha tornaram-se os maiores países capitalistas europeus e o protecionismo fez com que o Estado se tornasse imprescindível para apoiar as empresas multinacionais.

Tratava-se também de um mundo em que a Europa redefinia seu *balance of power* (equilíbrio de poder) herdado da Conferência de Viena (1815). Dois estados unificados surgiram: Itália e Alemanha. A França deixava de ser, progressivamente, a verdadeira ameaça aos interesses

alemães e austríacos. A Áustria-Hungria perdia territórios, mas mantinha sua presença nas disputas de hegemonia nos Bálcãs com a Rússia e a Turquia. Esta passava por um processo mais acentuado de decadência, seus territórios europeus lutavam pela independência e os árabes se revoltavam a leste, enquanto a Sublime Porta via o seu controle sobre o paxá do Egito esfacelar-se durante toda a segunda metade do século XIX. A perda progressiva da ascendência sobre o Oriente Próximo (a Europa Oriental) deslocava o império para o oriente médio. Mas era um império geograficamente desequilibrado, sem controle de suas rotas principais, como entre o Mar Cáspio e o Golfo Pérsico, ou a rota Bagdá – Ramada entre outras, posto que Istambul se tornara periférica em relação à geografia do império.

A Alemanha, vitoriosa na guerra de 1870, tornava-se o árbitro da Europa Central e Oriental. Aliava-se à Áustria e à Itália, em 1882, contra a Rússia. Mantinha, pelas mesmas razões, boas relações com a Turquia, enquanto em 1891 a França estabelecia um tratado com o grande Urso. Ao mesmo tempo, ensaiava aproximações com a Inglaterra e com a própria França. Por isso, parece difícil explicar a adesão da Inglaterra à França na Entente Cordiale (1904). A Inglaterra tinha mais diferenças com a Rússia nos Bálcãs e na Ásia central e com a França no Egito e no Sudão do que com a Alemanha, cujo colonialismo era tardio e limitado – o próprio Bismarck (já o vimos) não se interessava por este negócio. É famosa sua frase : « Meu mapa da África está na Europa. Aqui está a Rússia e aqui está a França ; nós estamos no meio. Eis o meu mapa da África »⁴⁹⁴.

O motor ideológico essencial do mundo imperialista foi o nacionalismo, uma força que se demonstrou superior ao socialismo reformista de fraseologia revolucionária. Na II Internacional, os delegados sentavam no congresso separados por bancadas nacionais⁴⁹⁵ e não por correntes ideológicas. A consciência imperialista transcendia a tradicional mentalidade nacionalista em dois aspectos: as elites políticas passaram a se identificar em termos mais amplos (eslavos, anglo-saxões, germânicos, latinos etc); em segundo lugar, havia o processo de

494 Frederico Mazzucchelli, cit, p. 47.

495 Marc Ferro, La Grande Guerre.

construção de impérios que envolvia muitas pessoas e dava à mãe pátria um papel de “estado líder” quando não de “raça líder”⁴⁹⁶. Mas cumpre observar que em nenhum momento este pensamento imperialista penetrou profundamente as massas, que continuaram alheias a ele, embora considerassem para fins práticos os africanos e asiáticos como seres inferiores⁴⁹⁷.

A partilha da África e da Àsia está associada à “necessidade de recursos naturais abundantes, como o petróleo, o marfim, a borracha e o cobre”⁴⁹⁸. O móvel das ações imperialistas foi logo buscado na necessidade imperiosa de países em industrialização procurarem uma demanda efetiva alargada para seus produtos. David Landes mostrou que houve aumento da demanda interna na Europa (a população subiu de 290 milhões a 470 milhões entre 1870 e 1910; os salários reais aumentaram 2/3 na Inglaterra entre 1850 e 1900 e 1/3 na Alemanha entre 1870 e 1900. Além disso, o padrão de consumo superou a linha da necessidade com o crescimento dos salários e liberou somas para compra de manufaturados, em vez de só alimentos⁴⁹⁹. Novos métodos de distribuição varejista (lojas de departamento) apareceram e o transporte barato, novas técnicas de cultivo e conservação de alimentos globalizaram a agricultura, permitindo maior acesso dos consumidores ingleses às *commodities* de países coloniais.

Em 1909, 1% das empresas dos EUA empregava 30% da mão-de-obra e fornecia 43% dos manufaturados⁵⁰⁰. Krupp, por exemplo, partiu da siderurgia e adquiriu minas de carvão. Thyssen, produtora de carvão, passou a investir em transportes. No Japão surgiu a Mitsubishi,

496 H. Gollwitzer, *Europe in the age of imperialism. 1880-1914*. Norwich, Harcourt, Brace & World, p. 42.

497 H. Brunschwig, *A partilha da África Negra*. São Paulo: Perspectiva, 1993, p. 120.

498 Martinho Camargo Milani, “ Sociedade Real Geográfica Belga e o Congo: Imperialismo,

a Roedura Geopolítica (1877-1908)” Universidade de São Paulo, II Encontro Nacional do Pensamento Geográfico, 2009.

499 Vide: David Landes, *Prometeu desacorrentado*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

500 R. Schnerb, « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). *História geral das civilizações*, t. VI, trad. de Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958, p. 211.

nos EUA Rockfeller, na Suécia a Nobel que controlava o cartel da pólvora, assim como a francesa Du Pont. A Europa podia se dar ao luxo de manter déficits comerciais porque remetia lucros para as matrizes, garantindo uma balança de pagamentos favorável. As transações correntes inglesas, por exemplo, sempre foram superavitárias, segundo números aos quais Marx se referiu em seus artigos econômicos menores. Isto por causa da remessa de lucros, juros, fretes e seguros e apesar de uma balança comercial deficitária. A « City » de Londres manteve-se como centro financeiro mundial.

Imperialismo Esfarrapado

A França tinha razões especiais para ampliar seu colonialismo. Este já tinha uma expansão anterior com Napoleão e, depois, com a ocupação da Argélia. Mas foi depois da derrota frente a Prússia em 1870 que os franceses se puseram à busca de áreas coloniais como compensação pela perda da Alsácia-Lorena. O patriotismo ainda se dirigia contra os alemães, mas diante da impossibilidade de resolver a questão da Alsácia-Lorena, os governantes se voltaram cada vez mais para justificar, pela « superioridade da cultura francesa », a necessidade de « civilizar » novos territórios, especialmente na África.

O tratado de Brazza-Makoko, em 10 de setembro de 1880, ratificado em 22 de novembro de 1882, garantiu a soberania francesa sobre a região do Congo. Em 12 de maio de 1881, a Tunísia tornou-se propriedade francesa de fato e isto foi reconhecido em 8 de junho de 1883. Em 5 de agosto de 1890 houve o reconhecimento conjunto do protetorado inglês sobre Zanzibar e do francês sobre Madagascar. Em 14 de junho de 1898 houve a partilha anglo-francesa do Níger e em 21 de março de 1899 a França foi colocada fora do Nilo. Pouco antes se estabelecera o Sudão Anglo-Egípcio (17 de janeiro de 1899). Os ingleses, que já dividiam a África Ocidental com os alemães (1 de novembro de 1886), mantinham o domínio de fato do Egito também, mas

tinham dado à França carta branca para agir no Marrocos (14 de dezembro de 1890). O protetorado francês sobre o Marrocos foi estabelecido em 30 de março de 1912.

Neste quadro geral, os países semi-periféricos do sul da Europa tentaram se estabelecer.

O seu imperialismo pode ser classificado com a expressão de Lênin: imperialismo esfarrapado⁵⁰¹. Trata-se, para ele, de um imperialismo fundado na emigração e numa área interna atrasada (o *mezzogiorno*). Isto explica que, embora Giolitti (1842-1928) fosse contrário à empresa colonizadora, Sonino (1874-1922) era favorável por razões sociais (para escoar uma sobrepopulação « ociosa ») e de prestígio, embora entre 1880 e 1915 a média de emigração italiana para a África fosse menor que 2%⁵⁰² do total dos emigrados.

Esta debilidade do imperialismo tardio italiano era ainda mais proeminente antes de uma maior industrialização do norte do país. A Itália assemelhava-se a uma potência de segunda ordem, ora tolerada, ora ignorada. Em 1882 Londres ofertara uma colaboração no Egito, mas o governo italiano só agiu em 1894, ocupando Cassala (Sudão) e tentando aliar-se aos ingleses, mas estes não se interessaram pela aliança. A Itália sequer conseguiu respaldo da sua Tríplice Aliança e tentou aproximar-se da França, ignorando que os acordos que assinara serviam para sua segurança na Europa e não para uma política expansionista⁵⁰³.

A Itália conquistou alguma influência colonial, mas ao custo de uma fragorosa derrota na Etiópia em 1 de março de 1896 na batalha de Adua (ou Adowa). Esta batalha determinou a queda do Primeiro-Ministro Crispi. Depois, a Inglaterra lhe permitiu agir na Líbia (que seria anexada em 1910).

501 L'imperialismo Straccione, na tradução italiana dos textos de Lênin sobre o movimento operário da Itália. Giampiero Carocci, *Storia d'Italia dall'unità ad oggi*. Milano : Feltrinelli, 1975, p. 100.

502 Paulo Cesar Gonçalves, *Mercadores de braços. Riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o novo mundo*. Tese de Doutorado. S. Paulo : USP, 2008, p. 320.

503 Giampiero Carocci, *Storia d'Italia dall'unità ad oggi*. Milano : Feltrinelli, 1975, p.900.

A Espanha fora colocada fora do jogo depois da derrota na guerra hispano-americana de 1898. Ela já nem tinha, como já observamos anteriormente, uma Marinha suficiente para estabelecer uma ligação oceânica tão extensa entre o Caribe e as Filipinas. Suas pretensões de manter colônias no Mar Vermelho foram afastadas. Nas duas ocasiões em que enfrentou abertamente a esquadra dos Estados Unidos, a Armada espanhola sofreu dois desastres trágicos. Na enseada de Cailacao, junto a Cavite (província do sul das Filipinas), houve mais de 500 baixas. Todos eram espanhóis! Na baía de Santiago de Cuba foram 347 mortos e nenhum inimigo⁵⁰⁴.

Portugal era um país periférico no *balance of power* (equilíbrio de poder). Todavia, “menos atrasado do que se tem muitas vezes alegado”. A classe média se tornara o grupo social principal, embora temperada pelos homens de velha ou recente nobreza. Em suma, “Portugal era um país capitalista, apesar de fraco e atrasado”, diz um historiador⁵⁰⁵. Acreditava-se dono de direitos históricos sobre grande parte da África. Diante do não reconhecimento de tais direitos, voltou-se para a mesa de negociações. Elas começaram em novembro de 1882 com a Inglaterra. Portugal não gozava de boa acolhida na opinião pública britânica, pois era visto como campeão do tráfico de escravos há muito tempo. O tratado anglo-português foi assinado em 26 de fevereiro de 1884 e nele a Grã Bretanha reconhecia a soberania lusitana sobre a costa de 8° a 5° 12's, de Ambriz a Ponta Negra, ou seja, sobre todo o estuário do Congo. Leopoldo, rei dos belgas e animador da Associação Internacional do Congo, deu à França, em 1884, o direito de preferência ao Estado Livre do Congo (na verdade seus domínios) como forma de ganhar a amizade francesa para obstar as pretensões portuguesas sobre o estuário do rio. O tratado anglo-português acabou sendo rechaçado pelo parlamento britânico e os problemas todos foram delegados à Conferência de Berlim (1884-5).

A conferência foi aberta em 15 de novembro de 1884 por Bismarck. Sua pauta era:

1. Liberdade de comércio na bacia e estuário do Congo;

504 Eduardo Fernández y González, *A tragédia da Espanha*. São Paulo : Brasiliense, 1947, p. 281.

505 Wesseling, *Dividir para dominar*. Rio de Janeiro: Revan, 1998, p. 113.

2. Liberdade de navegação no Congo e no Níger;
3. Definição das formalidades jurídicas para se tomar posse de uma colônia⁵⁰⁶.

O primeiro e o segundo pontos eram uma aplicação dos princípios de livre navegação já usados na Europa. Na era do *boom* capitalista, posterior a 1848, houve a eliminação de barreiras ao comércio internacional no Danúbio (1852), Reno (1861), Scheldt (1863), Baixo Elba (1861), Alto Elba (1863-1870), Sund Dinamarquês e canais entre o Báltico e o Mar do norte (1857)⁵⁰⁷.

O terceiro ponto residia numa defesa prévia contra pretensões consideradas abusivas, como a de Portugal: afinal, não bastava ocupar uma pequena faixa litorânea e nela colocar uma bandeira para se declarar dono de uma vasta porção de terra. Portugueses e franceses se opuseram ao primeiro ponto porque suas colônias abrangiam parte do Congo. Um acordo de fronteiras na Guiné entre França e Portugal tinha sido assinado em 12 de maio de 1884. Em 30 de dezembro de 1886 Portugal assinou com a Alemanha um tratado sobre o rio Cunene como fronteira entre Angola e a África Alemã do Sudoeste⁵⁰⁸.

No sul do Congo, entretanto, os portugueses encontraram a resistência dos ingleses. Mais ao sul, os portugueses tentaram impedir o progresso da Companhia da África do Sul, mas seu esforço para reunir Angola e Moçambique num único território (expresso no famigerado mapa cor-de-rosa) foi obstado pelo ultimato de 11 de janeiro de 1890, quando os ingleses humilharam os sentimentos nacionalistas portugueses. Mais tarde, acordos secretos de 30 de agosto de 1893 dividiram as possessões portuguesas entre Alemanha e Inglaterra, mas a Guerra dos Bôeres, o esfriamento das relações anglo-germânicas e a Primeira Guerra Mundial não permitiram a consecução desses acordos⁵⁰⁹. Ainda assim, como os italianos, os portugueses não povoaram seus territórios coloniais. Por volta de 1914 Angola possuía 2 milhões de habitantes e sua

506 Id. *Ibid.*, p. 129.

507 D. Landes, *op. Cit.*

508 Charles Nowell, "Portugal and the partition of África", *The Journal of Modern History*, V. XIX, março de 1947, p.13.

509 H. Brunschwig, *A partilha da África Negra*. São Paulo: Perspectiva, 1993, p. 68.

opulação branca era de somente 13 mil pessoas. Moçambique tinha 11 mil brancos em 3.200.000 habitantes⁵¹⁰.

Tratados com a Alemanha faziam sentido naquela conjuntura porque ela era uma ameaça, com sua “política mundial” e com o novo curso estabelecido pelos novos Chanceleres que se seguiram a Bismarck. Este esteve por muito tempo mais voltado às questões domésticas, inerentes à consolidação da Alemanha unificada e à sua hegemonia no Velho Mundo. É claro que havia ensaios coloniais alemães. Em 1880 a Associação Africana Alemã estava preparando uma expedição aos tributários meridionais do Rio Congo⁵¹¹.

O Chanceler General Leo von Caprivi (que governou entre 1890-94) e seus sucessores (Príncipe Hohenlohe-Schillingsfürst, o Conde Bernhard von Bülow, e Theobald von Bethmann-Hollweg) estabeleceram o “direito” alemão ao expansionismo. Isto ficou evidente quando Guilherme II (1888-1918) enviou em 3 de janeiro de 1896 um telegrama ao Presidente da República Boer do Transvaal, Paul Kruger, apoiando-o pela sua vitória ante a incursão armada contra seu território feita por britânicos da Rhodesia. Depois do célebre “telegrama Kruger”, o interesse britânico sobre as colônias portuguesas cresceu ainda mais devido a ferrovia que, a partir do Transvaal, cortava os territórios portugueses. Na época da Guerra Boer, o agente de Chamberlain na África, Alfred Milner, disse, em 6 de julho de 1898, que “*I look on the possession of Delagoa Bay as the best chance we have of winning the great game between ourselves and the Transvaal for the mastery in South Africa without a war*”⁵¹².

Esta é a era na qual o imperialismo tardio ou semi-periférico de países menos desenvolvidos vai tentar se impor. É o caso de Portugal, mas também de Espanha, Itália (como vimos) e, em medida menor ou declinante, Turquia e Grécia. A Rússia conseguirá manter um império territorial (em termos geopolíticos) graças à Revolução. Espanha e Itália perderão tudo (ou

510 A. Brunacci, *Dizionario generale di cultura*. Torino: Libreria Editrice Internazionale, 1915.

511 BSGI, 1880, p. 280.

512 A. J. P. Taylor, *The struggle for mastery in Europe. 1848-1918*. London: Oxford University press, 1971, p. 378. Primeira edição: 1954.

quase), enquanto a Áustria-Hungria desaparecerá. Portugal, este outro “doente da Europa”, como era chamado ao lado da Turquia, conseguirá manter um vasto império até 1975.

Mesmo a Grécia não deixa de dar unidade a esta entidade geohistórica que é o sul europeu oitocentista. Seu expansionismo, embora inexistente fora do Mediterrâneo, voltou-se para o recôncavo oriental, sustentando uma rivalidade com a Turquia que se estendeu ao século XXI: a divisão do Chipre entre gregos e turcos espelha bem o problema. A Grécia, desde 1453, fazia parte do Império Otomano, ficando quase 300 anos sob ocupação turca (1826). Em 1833, o estado grego chegava um pouco mais acima de Atenas; em 1864 inseriram-se as ilhas "Eptánissa" (entre Grécia e Itália, no mar Jônico) ; em 1881, a Tessália, e depois das guerras balcânicas (1912-13), Ipíro, Macedónia, Creta e as ilhas do Egeu de Leste ; por fim, em 1947 as ilhas do Dodecaneso.

O que restava aos países do sul da Europa era explorar a rivalidade internacional entre grandes potências e, no limite, agarrar-se a uma delas. Assim como Portugal buscou guarida na Inglaterra, o governo italiano integrou, em 20 de maio de 1881 a Tríplice aliança com Alemanha e Austria a fim de evitar um perigoso isolamento⁵¹³.

Assim sendo, destacam-se como bases explicativas desta tese as (im) possibilidades da Geografia do mediterrâneo e do espaço técnico do século XIX; a conjuntura econômica de 1870-1914; e a origem peculiar do capitalismo no sul europeu⁵¹⁴.

Conclusão

513 Luigi Salvatorelli, *Sommario di storia d'Italia*. Torino: Einaudi, 1969, p. 474.

514Via não-revolucionária de Marx: o capital forjado na circulação apoderou-se das manufaturas.

“Por que este e não aquele país passou a linha demarcatória e entrou para o clube dos países desenvolvidos nessa segunda fase crucial da evolução do capitalismo industrial, que se situa entre os anos 70 do século passado e o primeiro conflito mundial, é problema cuja resposta pertence mais à História do que à análise econômica”.

(Celso Furtado)⁵¹⁵

O espaço é uma construção humana e, em grande medida, econômica. Se é verdade que os fenômenos climáticos impõem limites e se conjugam com as economias e a política imperialista, no final das contas não são os ciclos do clima, mais do que milenares, que deixam sua última palavra. Mas sim os ciclos econômicos de Kondratiev. Além disso, a interferência europeia na paisagem africana era mínima no século XIX. Os europeus, ainda como caranguejos (a expressão é do velho Frei Vicente do Salvador), arranharam o litoral e, depois, penetraram em profundidade o território por linhas e não por contigüidade. Eles primeiro desestabilizaram as redes de comércio dos povos indígenas e as substituíram, mas não povoaram decididamente aqueles territórios.

É evidente que os agricultores de áreas tropicais foram afetados tanto pela grande depressão de 1873, quanto pela seca de 1877. Cada seca global dava o impulso para uma nova etapa da corrida neocolonial⁵¹⁶. Mas os europeus foram motivados pelo comércio, a ambição do lucro e a superioridade das armas.

A combinação dos espaços com as economias permite entender as raízes do posterior desenvolvimento fascista do sul europeu. Países de unificação tardia ou detentores de velhos impérios, antigas burguesias comerciais, vetustas pequenas burguesias, eles incorporaram a insegurança trágica da vida diante das epidemias, o que tornava o Estado propenso a eventuais manipulações políticas e ao autoritarismo.

⁵¹⁵ Celso Furtado, O mito do desenvolvimento econômico. São Paulo: Paz e Terra, 1996, p. 20.

⁵¹⁶ Mike Davies, Holocaustos coloniais, p. 23.

As quarentenas do século XIX eram complementadas pelo chamado cordão sanitário, como vimos: tropas que impediam a passagem de pessoas nas fronteiras. Não foi por acaso que a expressão *cordon sanitaire* foi evocada de novo durante a epidemia da gripe espanhola por Georges Clemenceau como uma metáfora para o conjunto de países capitalistas que faziam fronteira com a Rússia Soviética cuja incumbência era impedir a propagação da “infecção bolchevista”.

No contexto de um imperialismo geograficamente excêntrico, mediterrânico e lento, tentamos compreender as paisagens, o meio biológico, os mecanismos de articulação externa das áreas subsumidas aos ditames do imperialismo, os meios de transporte e as trocas, as rotas, as redes comerciais, os espaços urbanos e suas técnicas, as formas de vida e pensamento. Foi o que se pretendeu fazer aqui: ou seja, apenas um ensaio sobre formas e ritmos.

Fontes

Fontes Primárias

Observação: a maior parte da bibliografia e das obras de época (dicionários, anuários, com exceção dos boletins), pertence à biblioteca do autor. O mesmo vale para a maior parte da bibliografia geral. No primeiro caso, Índicou-se o fato em nota de rodapé, quando a obra não se encontrava facilmente no sistema de Bibliotecas da USP.

Dicionários, Anais, Boletins, Relatórios e Narrativas de Viagens

- Acúrsio das Neves, J. Obras completas. V. 4. Porto: Afrontamento, s/d.
 Arquivo Coimbra, V. XI, Coimbra, 1952.
 Arquivo da Universidade de Lisboa, Lisboa, V. IV, 1917.
 Balbi, Adriano. Tratado de Geographia Universal. Paris: J-P. Aillaud, Moulon e c^a, 1858.
 Bíblia de Jerusalém. São Paulo: Paulus, 1985.
 Block, M. Dictionnaire general de la politique. Paris: O. Lorenz Libraire éditeur, 1864.
 Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa (BSGL). As citações vêm acompanhadas do número de série seguido pelo volume e página.
 Bollettino della R. Società Geografica Italiana.
 Bouillet, M.N. *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie*. Paris: Librairie Hachette, 1876.
 Brunacci, A. *Dizionario generale di cultura*. Torino: Libreria Editrice Internazionale, 1915.
 Bulletin des Etudes Portugaises.
 Calmette, A. e Salimberini, A. T. “La peste bubonique. Étude de l'épidémie d'O Porto em 1899”. *Annales de l'Institut Pasteur*, N. 12, décembre, 1899.
 Carvalho, J. L. F. Memórias. Lisboa: Assírio e Alvim, 2. ed., 1985. Primeira edição: 1855.
 Catálogo dos governadores do Reino de Angola. Com huma previa noticia do principio da sua conquista, e do que nella obrarão os governadores dignos de memória. In: Academia Real das sciencias, T. III, parte I. Collecção de notícias para a História e Geografia das nações ultramarinas, que vivem nos domínios portuguezes, ou lhes são visinhas. Século XIX.
 Código commercial portuguez: publicação official ordenada por Decreto de 23 de Agosto de 1888.- Lisboa : Imprensa Nacional, 1888.
 Cunha, Antonio G. *Dicionário etimológico*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1987.
 Dauzat, Albert. *Dictionnaire etymologique*. Paris: Larousse, 1947.
 Dauzat, Albert. Dubois, Jean. Mitterand, Henri. *Nouveau dictionnaire étymologique et historique*. Paris: Larousse, 1971.
 Description de Lisbonne, par le Chevalier des Courtils, 1755, in: Bulletin des Etudes Portugaises, Paris, T. 26, 1965.
 Drummond, Francisco Ferreira. Anais da Ilha Terceira. Porto: Gráfica Maiadouro, 1981. Primeira edição: 1864.
 Flammarion, Camille. *L'Atmosphère*. Paris: Hachette, 1872.
 Garnier – Pagès. *Dictionnaire Politique*. Encyclopédie du langage et de la science politiques. Par Garnier – Pagès. Paris: Pagnerre Éditeur, 1857.
 Gautier, Th. *Tra los montes: Voyage en Espagne 1840*. Paris: Club des libraires de France, s/d.
 General view of the State of Portugal, containing a topographical description thereof. In wich are included, an account of the physical an Moral State of the Kingdom; together with observations on the animal, vegetable an mineral productions of its colonies. The whole comiled from the best Portuguese writers, and from notices obtained in the country by James Cavanach Murphy. Illustrated with plates, London, 1798.
 Jornal de Viagens e aventuras de terra e mar. *Annaes Geographicos de Portugal*. Porto, 10 de maio de 1896.
 Krusenstern, M. de. *Voyage autour du Monde*. Fait dans années 1803, 1804, 1805 et 1806. Paris: Libraire de Gide fils, 1821, t. I.
 Labica, Georges (Dir.). *Dictionnaire critique du marxisme*. Paris: PUF, 1982.

- Lichnowsky, Felix. Portugal. Recordações do ano de 1842. Lisboa: Edições Ática, s/d.
- Link. Voyage en Portugal par M. le Comte de Hoffmansegg, redigé par M. Link et faisant suite à son Voyage dans le même pays. Paris, 1865
- Link. Voyage en Portugal par M. le Comte de Hoffmansegg, redigé par M. Link et faisant suite à son Voyage dans le même pays. Paris, 1865, volume III
- Littré, Paul-Emile. *Dictionnaire de la langue française*. Monte Carlo: Editions du cap, 1956.
- Memórias de Casanova de Seingalt escritas por ele mesmo. Rio de Janeiro: José Olympio, 1957.
- Nerval, Gerard de. Voyage en Orient. Paris: Club des libraires de France, 1955.
- Novo almanach de lembranças luso-brasileiro. Lisboa, 1899.
- Novo almanach de lembranças luso-brasileiro. Lisboa, 1899.
- O Estado de São Paulo, 8 de dezembro de 1905.
- Ofício de 8 de outubro de 1830”, Registro Geral da Câmara de São Paulo, vol. XX.
- Pereira, J. C. (Coord). *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Alfa.
- Plans, elevations, sections and views of the church of Batalha, in the province of Estremadura in Portugal etc, illustrated with 27 plates – London. Printed for I and Taylor, High Holborn, 1795.
- Reclus, E. Nouvelle de Géographie Universelle (1876-1894). Paris : Hachette, V. I, 1876-94.
- Saint-Laurent, Charles. Dictionnaire encyclopedique et usuel. Paris: Au comptoir des imprimeurs unis, 1845.
- Torres, João Romano (Editor). Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico, 1904-1915, Volume IV.
- Vários autores. *Dictionnaire Encyclopédique Petit Larousse*. Paris: Librairie Larousse, 1972.
- Vários autores. *The new Merriam-Webster Pocket Dictionary*. New York: Pocket Books, 1970.
- Voyage d’un poitevin a Rio de Janeiro en 1830-1831, in: Bulletin des Etudes Portugaises, T. 35-36.

Bibliografia

- Abdala Jr., B. Eça de Queirós. São Paulo: Nova Cultural, 1990.
- Aguirre Rojas, C. Braudel y las ciencias humanas. Barcelona: Montesinos, 1996.
- Albuquerque, L. A náutica e a ciência em Portugal. Lisboa: Gradiva, s/d.
- Alexandre, Valentim. Velho Brasil, novas Áfricas. Porto, Afrontamento, 2000.
- Almeida, Fortunato. “Organização político-administrativa portuguesa dos séculos XVII e XVIII”, in: Hespanha, A. M. Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- Almeida, Mario. Lisboa do Romantismo (Lisboa antes da Regeneração). Lisboa: Rodrigues & C., 1916.
- Althusser, L. e Balibar, E. Para leer el Capital. México: Siglo XXI, 22 ed., tradução de Marta Harnecker, 1990.
- Althusser, Louis. A Favor de Marx. 2a. edição Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- Amorim Girão, A. Portugal – densidade da população por freguesias (1940), Comptes Rendus du Congrès International de Géographie Lisbonne 1949. Lisboa: Centro Tipográfico Colonial, 1950.
- Anderson, P. Linhagens do Estado Absolutista. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- Aranguren, J. L. L. O marxismo como moral. Lisboa: Moraes.
- Arantes, Paulo. Debate na Pinacoteca do estado de São Paulo. In: Revista Trópico, São Paulo, 28/02/2005.
- Araujo, Ana Cristina. “Revoltas e ideologias em conflito durante as invasões francesas”, Revista de História das Idéias, N. 7. Universidade de Coimbra, 1985.
- Arrighi, G. O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo. Rio de Janeiro; São Paulo : Contraponto: Ed. UNESP, 1996.
- Artola, Miguel. La burguesia revolucionaria (1808-1874). Madrid: Alianza, 1977.
- Baran, P. e Sweezy, P. Capitalismo monopolista. Rio de Janeiro: Zahar, 1966.

- Barbosa, Wilson do Nascimento. Globalização: uma péssima parceria. São Paulo em Perspectiva São Paulo, v. 12, n. 3, p. 79-88, jul./set. 1998.
- Barros, L. G. As Geografias Universais e o Mediterrâneo. Relatório de Iniciação Científica, São Paulo, FFLCH – USP - Cnpq, 2006.
- Benet, Francisco. “Mercados explosivos: las terras altas bérberes”. In: Polanyi, Karl; Arensberg, Conrad; Pearson, Harry. Comercio y Mercado en los imperios antiguos. Barcelona: Labor, 1976.
- Bercht, V. “Esperanças desiguais”. Reportagem. N. 63, São Paulo, dezembro de 2004.
- Berdoulay, V. La formation de l'école française de géographie. Paris : Éditions du CTHS, 1995.
- Berdoulay, V. La formation de l'école française de géographie. Paris : Éditions du CTHS, 1995.
- Birnie, Arthur. História econômica da Europa. Rio de Janeiro: Zahar, 1964.
- Blache, Jules. L'homme et la montagne. Paris: Gallimard, 1933.
- Blache, P. Vidal de la et Gallois, L. Géographie universelle. Méditerranée. Péninsules méditerranéennes. Généralités par M. Sorre e J. Sion. Espagne et Ribeiro, Orlando. Ensaios de geografia humana e regional. Lisboa: Sá da Costa, 1970.
- Bloch, M. A terra e seus homens. Bauru-SP: Edusc, 2001.
- Bödeker, H. E. “Le café allemande au XVIII Siècle: une forme de sociabilité éclairée”. Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine, T. XXXVII, Paris, oct-déc, 1990.
- Botelho, M. F. de M. Noções elementares de geographia, mathematica, physico-geológica, política e atmosfero-meteorológica acomodadas ao estado actual do mundo. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1861.
- Botelho, M. F. M. Noções elementares de Geographia mathematica, política e atmosphero-meteorológica. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1861.
- Bottomore, T. (org.). Dicionário do pensamento marxista. Trad. bras. Rio: Zahar, 1988.
- Bottomore, Tom (org). Dicionário do Pensamento marxista. Rio de Janeiro: Zahar, 1988.
- Boutier, Jean. “Fernand Braudel, historiador del acontecimiento”. Revista História Crítica, N. 27. Colômbia: Universidad de los Andes, 2004.
- Branco, J. Camponeses da Madeira. Funchal, 1987.
- Braudel, F. “Geohistória”, tradução de Marisa Deaecto e Lincoln Secco, Entre passado e futuro, São Paulo: USP, maio de 2002.
- Braudel, F. “La Géographie face aux sciences humaines”, Annales, N. 4, outubro – dezembro de 1951.
- Braudel, F. A história no dia-a-dia. Entrevista a Pedro Uchoa Cavalcanti. Revista Veja, 25 de fevereiro de 1981.
- Braudel, F. Civilisation matérielle, économie et capitalisme. 3 volumes. Paris: Armand Colin, 1979.
- Braudel, F. L'Identité de la France. Paris: Flammarion, 1990.
- Braudel, F. La Méditerranée et le monde méditerranéen a l'époque de Philippe II. Paris: Armand Colin, 1949.
- Braudel, F. Les mémoires de la Méditerranée. Paris: Editions de Fallois, 1998.
- Braudel, F. O espaço e a história no Mediterrâneo. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- Braudel, F. Préface in Kula, W. Théorie économique du système féodal. Paris : La Haye, 1970, p. VI.
- Braudel, Fernand. “A longa duração”, in: Id. História e ciências sociais. Lisboa: Presença, 1972.
- Brazão, A. Comércio internacional de Portugal. Lisboa: Tipografia da cooperativa militar, 1916.
- Brito, Raquel Soeiro (Dir). Portugal perfil geográfico. Lisboa: Estampa, 1994.
- Brunhes, J. La géographie humaine. Paris: PUF, 1947.
- Brunschwig, Henri. A partilha da África negra, S. Paulo, Perspectiva, 1993.
- Brown, Michael Barrat. *Economia do imperialismo*. Lisboa : Ulisséia, 1976.
- Buades, Josep M. Entre Mares. Uma interpretação da História Contemporânea da Península Ibérica. S. Paulo: Instituto Raimundo Lúlio, 2009.
- Bukharin, N. O Imperialismo. São Paulo: Abril cultural (prefácio de Lênin).
- Burke, P. A escola dos annales. 1929-1989. São Paulo: Unesp, 1997.
- Burke, P. Cultura popular na Idade Moderna. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

- Busschere, L. L'unification des heures, Société Royale Belge de Géographie. Bulletin. Bruxelles, 1891, 15 ano.
- Cabral, A. A prática revolucionária. Unidade e luta II. Lisboa: Seara Nova, 1977.
- Caetano, Marcello, Constituições portuguesas. Lisboa: Verbo, 1978.
- Camargo, Erney Plessmann. « Doenças tropicais », Estudos Avançados, N. 64. São Paulo : USP, dezembro de 2008
- Candeias, Alberto. Os segredos do mar. Lisboa: Cosmos, s/d..
- Capozzoli, Ulisses. Antártida, S. Paulo: Edusp, 2001.
- Cardoso, F. H. Empresário industrial e desenvolvimento econômico no Brasil. 2 ed. São Paulo: Difel, 1972.
- Cardoso, F.H. As idéias e seu lugar. Rio: Paz e terra, 1992.
- Carocci, Giampiero. Storia d'Italia dall'unità ad oggi. Milano: Feltrinelli, 1975.
- Carone, E. Memória da Fazenda Bela Aliança. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1991.
- Carqueja, Bento. O futuro de Portugal. 2 Ed. Porto: Livraria Chardron, de Lello & Irmão, 1920..
- Casanova, Julian. La historia social y los historiadores. Barcelona: Critica, s/d.
- Cascão, R. Demografia e sociedade. In: História de Portugal (Dir. de José Mattoso), V Volume: O Liberalismo (1807-1890) (Coord. Luís Reis Torgal e João Lourenço Roque). S/I: Círculo de Leitores. 1993.
- Castiglioni, A. Historia da medicina. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947.
- Célérier, Pierre. Os portos marítimos. São Paulo: Difel, 1962.
- Chamussy, H. Le temps des Géographies Universelles, mimeo, s/d.
- Chaunu, P. A civilização na época das luzes. Lisboa: Estampa, 1985.
- Chaunu, P. História como ciência social. Rio: Zahar, 1976.
- Chasin, J. O integralismo de Plínio Salgado: formas de regressividade no capitalismo hiper-tardio. São Paulo: LCH, 1978.
- Cipolla, C. Instrução e desenvolvimento no Ocidente. Lisboa: Ulisséia, 1969.
- Cipolla, Carlo M. História Econômica Mundial. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- Clarence-Smith, G. O terceiro império português (1825-1975). Lisboa: Teorema, 1985.
- Claro, Regina Célia Soares. Letras negras em folhas brancas : a construção da nação em Angola por Assis Júnior (1917-1935). São Paulo, USP, 2004.
- Claval, Paul. Evolución de la geografía humana. Barcelona: Oikus-Tau, 1974.
- Coggiola, Osvaldo. Questões de história contemporânea. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1994.
- Conrad, J. Juventude. Porto Alegre: LPM, 2006.
- Conti, J. B. "Geografia e climatologia". Revista GEOUSP, N. 9. USP – FFLCH – DG, 2001.
- Conti, J. B. "Geografia e climatologia". Revista GEOUSP, N. 9. USP – FFLCH – DG, 2001.
- Correa, Anna Maria Martinez. A América Latina de colonização espanhola : antologia e textos históricos. São Paulo: Hucitec, 1979.
- Cortesão, Jaime. "O problema das relações entre a geografia e a autonomia política de Portugal", Seara Nova, N. 200, 13 de fevereiro de 1930.
- Cosenza, A. O Imperialismo Italiano: um estudo dos Bolletini della Società Geográfica Italiana (1870 a 1889).USP, relatório de Iniciação Científica, 2008.
- Costa, Joaquín. Oligarquía y caciquismo. Colectivismo agrario y otros escritos. Madrid: Alianza, 1973.
- Costa, Sergio C. As quatro coroas de Dom Pedro. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1940.
- Crosby, Alfred. Ecological Imperialism. Cambridge University Press, 1994.
- Cuoco, Vincenzo. Saggio storico sulla Rivoluzione napoletana Del 1799. Bari: Laterza, 1929. Primeira edição: 1806.
- Dahrendorf, R. Lãs clases sociales y su conflicto en la sociedad industrial. Madrid: Ediciones Rialp, 1970.
- Daix, Pierre. Fernand Braudel. Uma biografia. Rio de Janeiro: Record, 1999.

- Daumard, Adeline. *Burgueses e burguesia na França*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- Daveau, S. “A foz do Rio Tejo, palco da história de Portugal”, in: *Museu Nacional de Arqueologia. Lisboa subterrânea*. Lisboa: Electa, 1994.
- David, Onildo Reis. *O inimigo invisível. Epidemia na Bahia no século XIX*. Salvador: Sarah Letras, 1996.
- Davis, Mike. *Holocaustos coloniais*. São Paulo : Record, 2002.
- Deaecto, Marisa M. *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002.
- Deaecto, Marisa M. *No império das letras. Circulação e recepção de livros na São Paulo oitocentista*. São Paulo: USP, tese de doutorado, 2005.
- Defontaines, Pierre. *El Mediterráneo. Estudio de Geografía humana*. Barcelona: Juventud, 1948
- Del Rio, Aurélio. *Precio, valor e intercambio desigual*. Havana: Editorial de Ciencias Sociales, 1994.
- Del Roio, Marcos. *O império universal e seus antípodas: a ocidentalização do mundo*. São Paulo, Ícone, 1998.
- Delanty, R. *Inventing Europe*. New York: St. Martin’s, 1995.
- Delumeau, J. “A realidade do mito”, *Folha de São Paulo*, 15 de agosto de 2004.
- Demangeon, Albert. *Problèmes de Géographie humaine*. Paris: Armand Colin, 1952.
- Diderot, Denis. *Lettre sur le commerce de la librairie*. Paris: Parangon, 2001.
- Dobb, M. *Economia Política e Capitalismo*. Rio: Graal, 1978.
- Doré, G. e Davillier, Ch. *Viaje por España*. Madrid: Grech, 1988.
- Duncan, T. B. *Atlantic islands*. University of Chicago press, 1972.
- Eça de Queiroz, J. M. *Correspondência*. 5 Ed. Porto: Aillaud & Lellos, 1946.
- Elliott, J. H. *La España imperial. 1469-1716*. Barcelona: Editorial Vicens-Vives, 5 ed., 1979.
- Enciclopédia Einaudi, V. 8. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, s/d.
- Enciclopedia universal ilustrada Europeo-americana. Bilbao: Espasa-Calpe, 1928 (verbete “transportes”).
- Enciclopedia universal ilustrada Europeo-americana. Bilbao: Espasa-Calpe, 1928.
- Escarpit, Robert. *La revolution du livre*; 2. ed. Paris: UNESCO, 1969.
- Esteves, R. P. “Finanças públicas”, in: Lains, P. e Silva, A. *História econômica de Portugal*. V. II. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- Falcon, F. J. C. *A época pombalina*. São Paulo: Ática, 1993.
- Faoro, R. *Os donos do poder*, v. I. São Paulo: Globo, 1991.
- Fauvet, Jean. *Les Étapes de la Médecine*. Paris: PUF, 1948.
- Febvre, L. *La terre et l’évolution humaine. Introduction géographique a l’histoire*. Paris: Renaissance du livre, 1922. Primeira edição.
- Febvre, L. *La terre et l’évolution humaine. Introduction géographique a l’histoire*. Paris: La Renaissance du Livre, 1922.
- Febvre, L. *La tierra e la evolucion humana. Introducción geografica a la historia*. Barcelona: Cervantes, 1925.
- Febvre, Lucien Paul Victor. *Philippe II et la Franche-Comté : étude d'histoire politique, religieuse et sociale*. Paris : Flammarion, 1970,.
- Ferlini, Vera. L. A. “Affluences, croisements, permanences: Vitorino Magalhães Godinho dans les cours d’histoire de l’Université de São Paulo”, *Arquivos do Centro cultural Calouste Gulbenkian* .
- Fernandes, F. *A revolução burguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- Fernandes, F. *Circuito fechado*. São Paulo: Hucitec, 1976.
- Fernandes, F. *Mudanças sociais no Brasil*. São Paulo: Difel, s/d.
- Fernandez Almagro, M. *História política de España contemporanea, 1897-1902*. 2 ed. Madrid: Alianza, 1970.
- Fernandez Almagro, M. *História política de España contemporanea, 1897-1902*. 2 ed. Madrid: Alianza, 1970.
- Fernández y González, Eduardo. *A tragédia da Espanha*. São Paulo : Brasiliense, 1947.
- Ferreira, Oliveiros. *Os 45 cavaleiros húngaros*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- Flammarion, Camille. *L’Atmosphère*. Paris: Hachette, 1872.

- Fonseca, Helder. O Alentejo no século XIX. Economia e atitudes econômicas. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1996.
- Fonseca, Helder. O Alentejo no século XIX. Economia e atitudes econômicas. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1996.
- Fontana Lazaro, J. Comércio colonial e industrialización⁶ una reflexion sobre los origines de la industria moderna en Cataluña. In⁶ Nadal, J. y Tortella, G. Agricultura, comércio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea. Barcelona⁶ Ariel, 1972.
- Forachi, M. M. e Martins, J. S. Sociologia e Sociedade: leituras de introdução à sociologia. São Paulo: Livros técnicos e científicos, 1977.
- Fournière, E. Le règne de Louis Philippe (1830-1848), in: Jaurès, J. Histoire socialiste (1789-1900). Paris: Joules Rouff, s/d [1900].
- França, J. A. “Burguesia pombalina, nobreza mariana, fidalguia liberal”, in: Santos, M. H. C. (coord). Pombal revisitado. Lisboa: Estampa, 1984.
- Freitas, Inês Aguiar de. « A Geografia dos naturalistas-geógrafos no século das luzes », Terra Brasilis, n. 6. Rio de Janeiro, 2004.
- Friedlander, H. E. e Oser, J. História econômica de la Europa moderna. México: Fondo de Cultura Economica, 1957.
- Friedmann, Georges. Villes et campagnes. Civilisation urbaine et civilization rurale en France. Paris: Armand Colin, 1953.
- Furtado, C. O mito do desenvolvimento econômico. São Paulo: Paz e Terra, 1996.
- Garnier, M. l'abbé. “Galères et galéasses a la fin du moyen age”, in: Lê navire et l'économie maritime du moyen-age au XVIII siècle principlament em Méditerranée. Paris: S.V..P.E.N., 1958.
- Gaspar, J. (Direção). Portugal em mapas e números. Lisboa: Livros Horizonte, 1981.
- Gaspar, Jorge. Le Portugal: territoires en mutation. Universidade de Lisboa - Centro de Estudos Geográficos, mimeo, 2003.
- Gaudio, Attilio. Sahara espagnol: fin d'un mythe colonial. Rabat: Ed. Arrissala, s/d.
- George, P. Et. Al. Geografia ativa. S. Paulo: Difel, s/d.
- George, Pierre. O meio ambiente. São Paulo: Difel, 1973.
- Gescher, B.H. e F.M. L'Espagne dans le Monde. Paris: Payot, 1937.
- Giraut, A. Principes de colonisation et de législation coloniale. Paris: L. Larose Éditeur, 1895.
- Giraut, Arthur. Principes de colonisation et de législation coloniale. Paris: L. Larose Éditeur, 1895.
- Glucksman, A. Estruturalismo em Marx e Althusser. Porto: Edições Rés, 1975.
- Godinho, V. M. A estrutura da Antiga sociedade portuguesa. Lisboa: Arcádia, 1971.
- Godinho, V. M. Ensaios, III. Lisboa: Sá da Costa, 1971.
- Godinho, V. M. Prix et monnaies au Portugal. Paris: Armand Colin, 1955.
- Godinho, Vitorino Magalhães. A estrutura da Antiga sociedade portuguesa. Lisboa: Arcádia, s/d.
- Godlewska, A. E Smith, N. (Orgs). Geography and empire. Oxford: Blackwell, 1994.
- Gombrich, E. H. The story of art. London : Phaidon, 2006.
- Gonçalves, Paulo César. Mercadores de braços. Riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o novo mundo. Tese de Doutorado. S. Paulo : USP, 2008.
- Gonzalez Quijano, Pedro. Mapa pluviométrico de España. Madrid: Instituto Juan Sebastián Elano de Geografia, 1946.
- Gorender, J. O escravismo colonial. São Paulo: Ática, 1978.
- Gough, Ian. Marx's theory of productive and unproductive labour. New Left Review, 1/76, novembro – dezembro de 1972.
- Graça, L.- Enquadramento histórico da produção legislativa no domínio da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho (SH&ST). Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, texto policopiado, 75 + 18 pp, 1999. Texto disponível na internet.
- Gramsci, Antonio. Il Risorgimento. Torino: Riuniti, 1975.

- Guedes, F. *O livro e a leitura em Portugal. Séculos XVIII e XIX*. Lisboa / São Paulo: Verbo, 1987.
- Guillerm, Alain. “A galera, rainha do Mediterrâneo de Salamina a Lepanto”, in Vários Autores. Uma lição de história de Fernand Braudel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1989.
- Hammond, R.J. *Portugal and Africa 1815-1910*, Stanford, 1966.
- Handelman, H. História do Brasil. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo XVIII, vol. XDXII, 1930.
- Harvey, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2003.
- Hernandez, Leila Maria Gonçalves Leite. *A África na sala de aula : visita à história contemporânea*. São Paulo: Selo Negro, 2005.
- Hilferding, R. *O capital financeiro*. São Paulo: Nova Cultural, 1985.
- Hobsbawm, Eric. “Nota sobre consciência de classe”, in Id. *Mundos do Trabalho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.
- Hobsbawm, Eric. *Age of revolutions*. London: Abacus, 1997.
- Hobsbawm, Eric. *Era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- Hobson, J. *A evolução do capitalismo moderno*. São Paulo: Abril, 1985.
- Hobson, J. *L’Imperialismo*. Roma: Newton Editori, 1996.
- Holanda, S. B. *Monções*. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1945.
- Holanda, Sergio Buarque. *Para uma nova história*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.
- Hoschild, A. *O fantasma do rei Leopoldo*. S. Paulo: Companhia das letras, 1999.
- Huizinga, J. *Men and Ideas*. New York: Meridian books, 1959.
- Huntford, R. *O último lugar da terra*. S. Paulo : Companhia das Letras, 2002.
- Isaacman, Allen e Bárbara. *A tradição de resistência em Moçambique. O vale do Zambeze, 1850-1921*. Porto: Afrontamento, 1976.
- Isnard, H. *O espaço geográfico*. Coimbra : Almedina, 1982.
- Ivens, R. e Capelo, H. *De Benguela às terras de Iaca*. Lisboa: Europa-América, 1996.
- Jancsó, I. “A Sedução da Liberdade”. in: Laura de Mello Souza. (Org.) *História da Vida Privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América Portuguesa*. São Paulo: Cia das Letras, 1997..
- Jobson, J. "O mediterrâneo de Braudel", *Anais do Museu Paulista*, T. XXXIII, S. Paulo, 1984.
- Ki-Zerbo, J. *Para quando a África? Entrevista com René Holenstein*. Tradução de Carlos Brito. Rio de Janeiro: Pallas, 2006.
- Konder, Leandro. *O futuro da filosofia da práxis*, Rio, Paz e Terra, 1992.
- Krebs, Norbert. *Geografia Humana*. Barcelona: Labor, 2 ed, 1943.
- Kunh, Thomas. *A Estrutura das revoluções científicas*. São Paulo: Perspectiva.
- Kurz, Robert. *O colapso da modernização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- Kuznets, S. *Crescimento econômico moderno*. São Paulo: Nova Cultural, 1986.
- Lacoste, Y. *La géographie, ça sert d’abord a faire la guerre*. Paris: Maspero, 1976.
- Ladurie, E. *Le Roy. Histoire du Climat depuis l’an mil*. Paris: Flammarion, 1967.
- Lains, Pedro. *História da Caixa Geral de Depósitos, 1876-1910. Política e Finanças no Liberalismo Português*. Lisboa: ICS, 2002.
- Landes, David. *Prometeu desacorrentado*, Rio, Nova Fronteira, 1994.
- Leclant, J. *Le café et les cafés a Paris (1644-1693)*. *Annales. Économies, sociétés, civilisations*. Paris, janeiro de 1951.
- Leite, D. M. *O caráter nacional brasileiro*. São Paulo: Pioneira, 1969.
- Lencioni, Sandra. *Região e geografia*. São Paulo: Edusp, 2003.
- Lênin, V. I. *Imperialismo: fase superior do capitalismo*. São Paulo: Global, 1982.
- Lenin, V.I. *Sobre el Problema de los Mercados*. México: siglo XXI, 1974
- Leroy – Beaulieu, P. *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris : Guillaumin et cie, Libraires, 1882.
- Lesourd, J. e Gérard, C. *História econômica*. Lisboa: A. M. Teixeira, s/d.
- Lesur, C. L. *Annuaire historique universel pour 1830*. Paris: Thoissnier- Desplaces Libraire, 1832. Exemplar do autor (Lincoln Secco).
- Lichnowsky, Felix. *Portugal. Recordações do ano de 1842*. Lisboa: Edições Ática, s/d.

- Lima Neto, João Santana. História da climatologia no Brasil. Cadernos Geográficos, Florianópolis, N. 7, maio de 2004, p. 99.
- Lipietz, A. O capital e seu espaço. São Paulo: Nobel, 1988
- Lira, Larissa Alves de. Geografia braudeliana: a concepção de espaço de Fernand Braudel na primeira parte de O Mediterrâneo. São Paulo: Relatório de Iniciação Científica, Fapesp, 2006.
- Linhares, Maria Y. *A luta contra a metrópole (Ásia e África)*. S. Paulo: Brasiliense, 1981.
- Ludwig, E. O Mediterrâneo: destino de um oceano. Rio de Janeiro: José Olympio, s/ d.
- O caso alemão pode ser lido na brochura Junius, de autoria de Rosa Luxemburgo. R. Luxembourg, R. *Oeuvres Complètes*, t. IV. Marseille: Agone & Smolny, 2014.
- Lukács, G. Ontologia do ser social. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.
- Macaulay, Lord Thomas Babbington. Ensaios históricos. Tradução e introdução de Antonio Ruas. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.
- Machado, M. “O século XX visto às vésperas do século XXI”, Conjuntura Econômica, São Paulo, junho de 1996.
- Maddison, A. The world economy : historical statistics. Paris: OCDE, 2003.
- Maldonado, Padre Manoel Luís. Fênix Angrense, V. II. Angra do Heroísmo, 1990.
- Manguel, Alberto. *Uma história da leitura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- Mao Jr., J. R. A Questão Nacional e a Revolução Cubana. São Paulo: Núcleo de Estudos de O Capital, 2007.
- Marini, R. Mauro, “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”, Cuadernos Políticos n. 12, Ediciones Era, México, abril-junio de 1977.
- Marques, A.H. O. Nova história de Portugal. Lisboa: Presença, V. XI.
- Marques, A.H. Oliveira. História de Portugal, V. III. Lisboa: Palas, 1986.
- Martinez, P. H. História Ambiental Paulista. São Paulo: Senac, 2007.
- Marvaud, Angel. Le Portugal et ses colonies. Paris: Librairie Félix Alcan, 1912.
- Marx, K. e Engels, F. Ideologia Alemã. S. Paulo: Boitempo, 2007.
- Marx, K. e Engels, F. Obras escolhidas. Lisboa: Avante, 1985.
- Marx, K. e Engels, F. The Communist Manifesto; trad. Samuel Moore. London: Phoenix, 1996.
- Marx, K. H. Elementos fundamentales para la crítica de la economía política. Grundrisse. 15 edición. México: Siglo XXI, 1987.
- Marx, K. H. Oeuvres. Paris: Gallimard, 1968.
- Marx. O Capital. São Paulo: Abril Cultural, 1983-85.
- Mathias, Peter. A primeira nação industrial. Uma história econômica da Inglaterra. Lisboa: Assírio e Alvim, 1969.
- Mauss, M. Sociologia e antropologia. São Paulo: Cosac Naify, 2003.
- Maxwell, K. A Devassa da Devassa. pp. 123-125). Para uma crítica: Novais, F. Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial. São Paulo: Hucitec, 1978.
- Mazzucchelli, Frederico. Os anos de chumbo. Economia e Política Internacional no entreguerras. Campinas: Unesp, 2009.
- Mayer, Arno. A força da tradição. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- McLellan, D. Karl Marx. Petrópolis: Vozes, 1990.
- McNeill, J. R. “Ecologia, epidemias e impérios: mudanças no ambiente e geopolítica da América Tropical, 1600-1825”, in Vários Autores. História e meio ambiente. Madeira: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1999.
- Menger, C. Princípios de economia política. S. Paulo : Nova Cultural, 1986.
- Milani, Martinho Camargo, “ Sociedade Real Geográfica Belga e o Congo: Imperialismo, a Roedura Geopolítica (1877-1908)”, Universidade de São Paulo, II Encontro Nacional do Pensamento Geográfico, 2009.
- Monteiro. Nuno G. O ‘Ethos’ Nobiliárquico no final do Antigo Regime: poder simbólico, império e imaginário social, almanack braziliense, número 2, novembro de 2005. Revista eletrônica: www.almanack.usp.br
- Moraes, Antonio C. R. Geografia. Pequena história crítica. São Paulo: Hucitec, 1987.

- Moraes, C. R. Bases da formação territorial do Brasil. São Paulo: Hucitec, 2000.
- Moraes, João Quartim de. A esquerda militar no Brasil. São Paulo : Editora Expressão Popular, 2005.
- Moreno, Helena. W. « Gungunhana em dois tempos », Mouro, n. 2. São Paulo, janeiro de 2010.
- Mornet, D. Origines intellectuelles de la Révolution Française (1715-1787). 4 ed. Paris: Armand Colin, 1947.
- Morse, R. A volta de MacLuhanaíma. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- Mota, C. G. A Revolução Francesa. São Paulo: Atica, 1989.
- Muñoz I Lloret, Josep. Jaume Vicens Vives (1910-1960). Uma biografia intelectual. Barcelona: Edicions 62, 1997.
- Nabuco, J. Um Estadista do Império. Rio de Janeiro: Garnier, 1897
- Braudel, F. “Ha uma geografia do individuo biológico?”, in: Braudel, F. Escritos sobre a historia. São Paulo: Perspectiva, 1992.
- Neto, Manoel de Sousa Fernandes. Senador Pompeu. São Paulo, USP, 1997.
- Nogueira da Costa, A. M. C. S. O caso do muenemutapa. Maputo: Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, 1982.
- Nowell, Charles. “Portugal and the partition of África”, The Journal of Modern History, V. XIX, março de 1947.
- Oliveira Lima. O Império brasileiro. São Paulo: Melhoramentos, sd.
- Oliveira Marques, A. H. História de Portugal. V. III. Lisboa: Palas editores, 1986.
- Oliveira Martins, J. P. O regime das riquezas (elementos de chrematística). Lisboa: Livraria Bertrand, 1883.
- Oliveira Martins. Portugal contemporâneo. Lisboa: Guimarães Editores, 1952.
- Ortega, J. V. Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900). Madrid: Alianza, 1977.
- Papagno, G. Colonialismo e feudalismo. La questione dei prazos da coroa nel Mozambico allá fine del seculo XIX. Torino: Einaudi, 1972.
- Paris, Erato. La Genèse intellectuelle de L’Oeuvre de Fernand Braudel: La Méditerranée et le monde mediterranéen à l’époque de Philippe II (1923-1947). Atenas: Institut de Recherches Néohelléniques, 1999.
- Pélissier, René. História de Moçambique. 1854-1918. Vol. I. Lisboa: Estampa, 1987.
- Pessoa, Maria Fernanda (Dir). A pesca do atum em Portugal. Trabalho realizado pelos alunos no âmbito da cadeira de Ecologia Marinha da Licenciatura em Engenharia do Ambiente, Universidade Nova de Lisboa, Setembro de 1997.
- Petit, M. La mer et la marine. Paris: Librairie Hachette, 1885.
- Pimenta, C. Salários e preços no século XIX em Portugal. Coimbra: Separata do Boletim de ciências econômicas, XXVI, 1983.
- Pinto de Carvalho (Tinop), J. Lisboa d’outros tempos. Lisboa: Fenda, 1991.
- Pires, Marcos Cordeiro. Estado e acumulacao capitalista no Brasil: o caso petrobras - 1954/1964. São Paulo, USP, 1996.
- Prado Jr., C. Formação do Brasil contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 1942.
- Prado, Eleutério. “Uma nova fase do capitalismo ou um novo modo de produção capitalista?”. Outubro, N. 13. São Paulo, 2005.
- Quaini, M. Marxismo e Geografia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979
- Quenay, F. Quadro econômico. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1985.
- Ratzel, F. La Corse, Annales de Géographie, 1898.
- Rau, Virginia. “A grande exploração agrária em Portugal a partir dos fins da Idade Média”. São Paulo, Revista de História, V. XXX, N. 61, 1965.
- Reis Filho, Daniel Aarão. Rússia : 1917-1921 : Anos Vermelhos. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- Reis, Jaime. “Causas históricas do atraso econômico português”, in Tengarrinha, J. (org). História de Portugal. Bauru: Edusc, 2000.
- Reisewitz, M. Dom Fernando José de Portugal e Castro: prática ilustrada metropolitana na colônia (1788-1801). São Paulo: USP, dissertação de mestrado, 2001.

- Ribeiro, Orlando. *Mediterrâneo. Ambiente e tradição*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2. ed., 1987.
- Richonnier, M. *As metamorfoses da Europa de 1769 a 2001*. Lisboa: Dom Quixote, 1992.
- Rizzi, C. A. *A Miséria do Mezzogiorno: corpos catalíticos, geoeconomias e hegemonia piemontesa (1860-1870)*. São Paulo: USP, relatório de iniciação científica, 2006.
- Rodrigues, J. H. *História combatente*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.
- Rodríguez, M. *El experimento de Cádiz en Centroamérica. 1808-1826*. México: FCE, 1984.
- Romano, R. *Braudel y nosotros*. México: Fondo de Cultura Económica, 1995.
- Romano, R., Tenenti, A. e Tucci, U. *Méditerranée et océan indien*. Sexto Colóquio Internacional de História Marítima, Veneza, 1962.
- Romano, R., Tenenti, A. e Tucci, U. *Méditerranée et océan indien*. Sexto Colóquio Internacional de História Marítima, Veneza, 1962.
- Rosas, Fernando. “A crise do liberalismo e as origens do autoritarismo moderno e do Estado Novo em Portugal”, *Penélope*, Lisboa, N. 2, fevereiro de 1989.
- Rousseau, Pierre. *Histoire des techniques et des inventions*. Paris: Fayard, 1958.
- Rüe, Albert. *L’homme et les îles*. Paris: Gallimard, 1956.
- Sá, V. *Instauração do liberalismo em Portugal*. Lisboa: Horizonte, 1987.
- Sader, Emir. « Outro mundo não imperial é possível ». In: <http://latinoamericana.org/2004/textos/portugues/Sader.htm#inicio>.
- Sader, Emir. *Estado e política em Marx: para uma crítica da filosofia política*. São Paulo: Cortez, 1993.
- Salgado, F. R. *A evolução do comércio especial ultramarino*. Lisboa, 1939.
- Salvatorelli, Luigi. *Sommario di storia d’Italia*. Torino: Einaudi, 1969.
- Santos, Boaventura. *O estado e a sociedade em Portugal (1974-1988)*, 2. ed. Porto: Afrontamento, 1992.
- Santos, Fernando Piteira. *Geografia e economia da Revolução de 1820*. Lisboa: Europa-América, s/d.
- Santos, M. “A aceleração contemporânea”, in Vários Autores. *O novo mapa do mundo. Fim de século e globalização*. São Paulo: Hucitec, 2002.
- Santos, M. *O espaço dividido*. São Paulo: Edusp, 2004.
- Santos, Milton e Silveira, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record, 2001.
- Santos, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp, 2004.
- Saraiva, J. H. *História concisa de Portugal*. Lisboa: Europa-América, 1979.
- Sarrailh, J. *La España ilustrada de la segunda mitad del siglo XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica, 1981.
- Schaff, A. *Linguagem e Conhecimento*. Coimbra: Almedina, s/d.
- Schmitter, P. C. (ed), *Transições do Regime Autoritário. O sul da Europa*. S. Paulo: Vértice, 1988.
- Schnerb, R. « O século XIX », in : Crouzet, M. (Org). *História geral das civilizações*, t. VI, trad. De Pedro Macyr Campos. São Paulo : Difel, 1958.
- Secco, L. *A Revolução dos Cravos*. São Paulo: Alameda – Fapesp – Cátedra Jaime Cortesão (USP), 2003.
- Sergio, Antonio. *Introdução Geográfico-sociológica à história de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa, 1976.
- Serrão, J. e Oliveira Marques, A. H., *Nova história da expansão portuguesa. O império africano*. V. XI. Lisboa: Estampa, 2001.
- Serrão, Joel. “Noite natural e noite técnica”, in Id. *Temas oitocentistas*. Lisboa: Horizonte, 1980.
- Serrão, Joel. *Do sebastianismo ao socialismo*. Lisboa, ed. Horizonte, 1983.
- Sevcenko, N. *A corrida para o século XXI. No loop da montanha russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- Silbert, Albert. *Le Portugal méditerranéen à la fin de l’Ancien Regime*. 2 ed. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1978, volume I.
- Silva, Francisco Carlo Teixeira. *Impérios na História*. Rio de Janeiro: Campus, 2009.

- Silva, L. A. P. *A Astronomia dos Lusíadas*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1915.
- Silva, Marcos. *Repensando a história*. Rio de Janeiro : Editora Marco Zero, 1984.
- Simas, Monica. *Um monóculo perdido em Lisboa: a cidade em Eça de Queirós*, Semear, Rio de Janeiro, v. 3, p. 23-35, 1999.
- Simon, W. J. *Scientific expeditions in the Portuguese overseas territories (1783-1808)*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1983.
- Sobel, Dava. *Longitude*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- Sorokim, Pitirim. *La crisis de nuestra era*. Buenos Aires: Espasa – Calpe, 1948.
- Sorokin, Pitirim. “O que é uma classe social?”, in: Velho, O., Palmeira, M. e Bertelli, A. (orgs). *Estrutura de classe e estratificação social*. 6 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- Sorre, Max. *Geografia*. Organizado por J. F. Megale. São Paulo: Ática, 1984.
- Sorre, Max. *Les fondements de la Géographie humaine*. Paris: Armand Colin, 1951.
- Sousa, Alfredo. *Economia e sociedade em África*. Lisboa: Moraes, 1965.
- Souza, Bernardino J. *Ciclo do carro de bois no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
- Souza, Luiz E. S. « O padrão-ouro, 1879-1914 », in : Id. *Ideologia e ciência econômica : estudos de caso*. São Paulo: LCTE, 2006.
- Spencer, M. *Economia contemporânea*. S. Paulo: Edusp, 1979.
- Spengler, O. *A decadência do Ocidente*. Brasília: Unb, 1982.
- Spix, J. B. e Martius, C. F. P. *Viagem pelo Brasil*. São Paulo: Melhoramentos.
- Stalin, Josef. *O marxismo e o problema nacional e colonial*. São Paulo : Livraria Ciências Humanas, 1979.
- Stern, Fritz. *O Mundo alemão de Einstein*, São Paulo : Companhia das Letras, 2004.
- Stuart Ball, Winston Churchill. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.
- Suremain, Marie-Albane. “Métamorphoses d’um continent. L’Afrique des Annales de Géographie, de 1919 au début des années 1960. Cahiers d’Études africaines, 153, XXXIX-I, 1999.
- Sweezy, P. *Teoria do desenvolvimento capitalista*. São Paulo: Abril cultural, 1983.
- Taunay, A. *História do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939.
- Tilly, Charles. *Coerção, capital e Estados europeus*. São Paulo: Edusp, 1996.
- Todd, Emmanuel. e Lê Brás, Hervé. *L’Invention de la France*. Paris: Pluriel, 1981.
- Toennies, F. “Estamentos e classes”, in: Ianni, O. *Teorias de estratificação social*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.
- Torres, João Romano (Editor). *Portugal - Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico, 1904-1915*.
- Toynbee, Arnold. *A study of history*. London: Oxford University Press, 1962. Primeira edição: 1935.
- Traspadini, R. e Stédile, J. P. (orgs). *Ruy Mauro Marini. Vida e obra*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.
- Twain, M. *Patriotas e traidores. Antiimperialismo, política e crítica social*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2003.
- Ujvari, Stefan. “A história da disseminação dos microorganismos”, *Estudos Avançados*, N. 64. São Paulo: USP, dezembro de 2008.
- Unger, R. M. "O estruturalismo e o futuro das ciências culturais" ; *Tempo Brasileiro*. Rio de Janeiro, no. 15-16.
- Valério, Nuno. *Estatísticas históricas portuguesas*. Lisboa: INE, 2001.
- Vallaux, C. *El solo y el Estado*. Madrid : Daniel Jorro editor, 1914.
- Varela Ortega, J. *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo em la Restauración (1875-1900)*. Madrid: Alianza, 1973. Bethencourt, F. e Chaudri, K. (Orgs). *História da expansão portuguesa*. V. IV. Lisboa: Temas e Debates, 2000.
- Vários Autores. *As doenças têm historia*. Apresentação: Jacques Le Goff, Lisboa: Terramar, 1990.
- Verne, Jules. *Le tour du monde en quatre-vingts jours*. Paris, 1990.

- Viana Filho, L. A vida de Rui Barbosa. 7ª ed. São Paulo: Martins, 1965.
- Vianna, Arthur. As epidemias no Pará. Belém: Imprensa do Diário Oficial, 1906.
- Vicens Vives, J. Coyuntura econômica y reformismo burguês. Barcelona: Ariel, 1969.
- Vicens Vives, J. História econômica de España. Barcelona: Editorial Veicens-Vives, 1977.
- Vidal de La Blache, Paul. Principes de géographie humaine. 2. Ed. Paris: Armand Colin, 1936.
- Vieira, Alberto. A vinha e o vinho na história da Madeira. Século XV a XX. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – Secretaria Regional de Turismo e Cultura, 2003.
- Villar, P. Ore t monnaie dans l’histoire. Paris: Flammarion, 1974.
- Villen, Patrícia M. A. L’Ideologia colonial portuguesa del segundo dopoguerra e la critica de Amílcar Cabral, Venezia, Università Ca’Foscari, Facoltà di Economia, 2008.
- Wallerstein, I. A Política dos Estados Unidos em relação à África. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1974.
- Wallerstein, I. O sistema mundial moderno. Lisboa: Afrontamento, 1990.
- Wallerstein, I. ”La découverte de l’économie-monde”, Arquivos do Centro cultural Calouste Gulbenkian, Lisboa-Paris, 2005.
- Whitrow, G. J. O tempo na historia. Concepções do tempo da pré-história aos nossos dias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- Yamashiro, M. A vontade mobilizadora em “Conto de Escola” de Machado de Assis. São Paulo: USP, mimeo, 2007.